

LA
CONVENTION INTERNATIONALE
DU 13 OCTOBRE 1919

PORTANT

RÈGLEMENTATION DE LA NAVIGATION AÉRIENNE

Son origine - Son application - Son avenir

PAR

Albert ROPER

SECRÉTAIRE GÉNÉRAL DE LA C. I. N. A.

THÈSE POUR LE DOCTORAT EN DROIT

Présentée et soutenue le *Jeudi 12 Juin 1930*, à 14 heures

Président : M. A. GEOUFFRE DE LAPRADELLE, *Professeur*.

Suffragants { MM. RIPERT
 GIDEL } *Professeurs*.

LIBRAIRIE

DU

RECUEIL SIREY

(SOCIÉTÉ ANONYME)

22, Rue Soufflot, PARIS, 5^e

—
1930

THÈSE
POUR LE DOCTORAT

La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses. Ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.

LA
CONVENTION INTERNATIONALE
DU 13 OCTOBRE 1919

PORTANT
RÈGLEMENTATION DE LA NAVIGATION AÉRIENNE

Son origine - Son application - Son avenir

PAR
Albert ROPER
SECRÉTAIRE GÉNÉRAL DE LA C. I. N. A.

THÈSE POUR LE DOCTORAT EN DROIT
Présentée et soutenue le Jeudi 12 Juin 1930, à 14 heures

Président : M. A. GEOUFFRE DE LAPRADELLE, Professeur.

Suffragants { **MM. RIPERT**
 { **GIDEL** } *Professeurs.*



LIBRAIRIE
DU
RECUEIL SIREY
(SOCIÉTÉ ANONYME)
22, Rue Soufflot, PARIS, 5°

—
1930



TABLE DES MATIÈRES

	Pages.
INTRODUCTION. — La codification du droit aérien.....	1
CHAPITRE I. — L'activité des auteurs, des associations juridiques et des gouvernements pendant la période ayant précédé la guerre.....	7
CHAPITRE II. — L'élaboration de la Convention de 1919.....	31
CHAPITRE III. — Premières critiques.....	57
CHAPITRE IV. — Signatures, réserves, mise en vigueur.....	65
CHAPITRE V. — Institution de la Commission internationale de navigation aérienne.....	77
CHAPITRE VI. — Attitude des États ex-neutres à l'égard de la Con- vention.....	87
CHAPITRE VII. — Extension progressive de la Convention.....	95
La Conférence internationale de droit privé aérien.	97
La Conférence ibéro-américaine de navigation aérienne.....	98
La Convention pan-américaine relative à l'aviation commerciale.....	101
CHAPITRE VIII. — Révision de la Convention par la Conférence de 1929.	105
CHAPITRE IX. — Accords particuliers conclus entre des États parties à la Convention et des États non contractants..	111
CHAPITRE X. — Activité des diverses organisations aéronautiques internationales.....	113
CHAPITRE XI. — Analyse de la Convention.....	121

	Pages.
CHAPITRE XII. — Portée de la Convention.....	193
CONCLUSIONS.....	203
BIBLIOGRAPHIE.....	207
ANNEXE A. — Vœux formulés par le Congrès juridique international pour la réglementation de la locomotion aérienne tenu à Vérone en juin 1910.....	211
ANNEXE B. — Projet d'une Convention internationale relative à la navigation aérienne préparé par la Conférence internationale de navigation aérienne tenue à Paris en mai-juin 1910.....	212
ANNEXE C. — Projet de Convention sur le régime juridique des aérostats présenté par M. Paul Fauchille à la session de Madrid (1911) de l'Institut de droit international.....	226
ANNEXE D. — Textes relatifs au régime juridique des aérostats votés à la session de Madrid (1911) de l'Institut de droit international.....	232
ANNEXE E. — Projet de traité réglementant la circulation aérienne internationale préparé par la Commission du droit aéronautique de la Fédération aéronautique internationale (juin 1913).....	233
ANNEXE F. — Accord franco-allemand du 26 juillet 1913 relatif à la navigation aérienne.....	246
ANNEXE G. — Textes du Code international de l'air votés au troisième Congrès du Comité juridique international de l'aviation tenu à Francfort-sur-le-Mein en septembre 1913.....	252
ANNEXE H. — Projet britannique de Convention internationale relative à la navigation aérienne présenté en mars 1919 à la Sous-Commission juridique de la Commission de l'aéronautique de la Conférence de la Paix.....	256
ANNEXE I. — Projet français de Convention internationale sur la navigation aérienne préparé par la Commission interministérielle de l'aéronautique civile et présenté en mars 1919 à la Sous-Commission juridique de la Commission de l'aéronautique de la Conférence de la Paix	274

TABLE DES MATIÈRES.

VII

Pages.

ANNEXE J. — Projet de Convention relative à la navigation aérienne internationale préparé par la Commission de l'aéronautique de la Conférence de la Paix et présenté en juillet 1919 au Conseil suprême de la Conférence de la Paix.....	284
ANNEXE K. — Texte original de la Convention portant réglementation de la navigation aérienne signée à Paris le 13 octobre 1919.....	297
ANNEXE L. — Protocole additionnel à la Convention (1 ^{er} mai 1920).....	303
ANNEXE M. — Réserves des États-Unis d'Amérique et du Canada sur la Convention du 13 octobre 1919 et le Protocole additionnel du 1 ^{er} mai 1920....	305
ANNEXE N. — Convention entre la France et la Suisse en date du 9 décembre 1919.....	308
ANNEXE O. — Protocole en date du 25 octobre 1922 relatif à un amendement à l'article 5 de la Convention aérienne du 13 octobre 1919.....	312
ANNEXE P. — Protocole en date du 30 juin 1923 relatif à un amendement à l'article 34 de la Convention aérienne du 13 octobre 1919.....	314
ANNEXE Q. — Convention ibéro-américaine relative à la navigation aérienne signée à Madrid le 1 ^{er} novembre 1926.....	316
ANNEXE R. — Convention pan-américaine relative à l'aviation commerciale signée à La Havane le 20 février 1928.....	326
ANNEXE S. — Code international de l'air élaboré par le Comité juridique international de l'aviation.....	334
ANNEXE T. — Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international préparée par la Conférence internationale de droit privé aérien et signée à Varsovie le 12 octobre 1929.....	343
ANNEXE U. — Résolutions finales de la Conférence internationale convoquée en juin 1929 par la Commission internationale de navigation aérienne pour la révision de la Convention aérienne du 13 octobre 1919.....	354

	Pages.
ANNEXE V. — Réserves formulées par la Délégation des États-Unis d'Amérique à la Conférence de juin 1929.	358
ANNEXE X. — Convention aérienne du 13 octobre 1919 : texte mis à jour à la date du 31 mars 1930.....	360
ANNEXE Y. — Protocole en date du 15 juin 1929 relatif à des amendements aux articles 3, 5, 7, 15, 34, 37, 41, 42 et aux clauses finales de la Convention aérienne du 13 octobre 1919.....	374
ANNEXE Z. — Protocole en date du 11 décembre 1929 relatif à des amendements aux articles 34 et 40 de la Convention aérienne du 13 octobre 1919.....	378

INTRODUCTION

LA CODIFICATION DU DROIT AÉRIEN

La codification du droit international est une tâche immense dont les juristes ont depuis longtemps proclamé la nécessité, mais elle est seulement considérée comme urgente depuis que les milieux commerciaux, industriels, financiers et politiques ont constaté qu'à mesure que les relations entre les peuples devenaient plus étroites, et partant plus complexes, le besoin devenait plus évident et pressant d'unifier les règles présidant aux communications internationales que la rapidité de plus en plus grande des moyens de transport tendait à faire sortir des liens paralysants des réglementations internes.

Cette unification, dont il n'est pas nécessaire de démontrer l'intérêt, est pourtant une entreprise si vaste et si malaisée que les résultats atteints avant la guerre mondiale étaient presque insignifiants et qu'il a fallu la crise politique générale résultant de l'aménagement de la paix pour donner une impulsion puissante aux efforts sporadiques tentés auparavant sans grand succès.

La chute de vieilles dynasties, la naissance de jeunes républiques, la création d'États nouveaux, des évolutions brusques dans l'organisation intérieure de la plupart des pays, des révolutions même, ont créé, au lendemain de la guerre, une

ambiance nouvelle qui a permis d'envisager avec une mentalité plus ouverte le problème de la réorganisation des relations entre les États.

Deux faits considérables ont, au surplus, permis d'entreprendre sans préliminaires décourageants le travail d'unification des règles internationales présidant à ces relations : l'institution de la Société des Nations et le développement du pan américanisme.

Un troisième fait a également contribué à rapprocher les peuples, à abaisser les frontières en les rendant invisibles, c'est l'essor soudain de la navigation aérienne, mais cette dernière création du génie humain est loin d'avoir donné sa mesure : on constate bien qu'elle a réduit les distances, on présume qu'elle exigera une simplification des systèmes douaniers, mais on ne réalise pas encore communément que le développement du trafic aérien entraînera forcément, dans un avenir très proche, un remaniement complet du régime des communications internationales : l'accroissement de la circulation routière a fait abolir les péages, l'automobilisme fait actuellement supprimer les derniers octrois, les lignes aériennes transcontinentales ridiculiseront demain nos imperceptibles frontières, lorsque les aéronefs, parcourant le monde en quelques heures, feront paraître si petite notre planète qu'il n'y aura plus de place à sa surface pour un compartimentage réticulaire des continents.

Une anticipation de ce caractère sortirait toutefois du cadre de notre étude et il nous suffit, pour le moment, de constater que les possibilités de développement de la locomotion aérienne parurent si vastes aux esprits avisés qui les entrevirent au sortir de la guerre qu'ils n'hésitèrent pas à demander aux gouvernements, avant même que la navigation aérienne commerciale fût née, d'en fixer par avance les

normes et de tenter, pour assurer son développement, une codification internationale bien plus audacieuse que dans tout autre domaine du droit.

Quels sont en effet les résultats acquis par ailleurs en matière de droit international ?

On peut concevoir (1), en dehors de la codification du droit canon, quatre systèmes de codification de caractère international : la codification de certaines parties du droit privé, la codification du droit international public, la codification du droit international privé et la codification de la législation du travail.

Un sérieux effort est actuellement fait en Amérique, sur ces quatre terrains, sous l'impulsion de l'Union pan-américaine, mais en Europe la codification de certaines parties du droit privé ne se poursuit, sous le nom d'unification législative, qu'entre quelques pays ; la codification de la législation ouvrière entreprise par le Bureau international du Travail n'avance que pas à pas et la Société des Nations, qui s'est appliquée surtout à la codification du droit international public, vient seulement de réunir, le 13 mars 1930, à La Haye, la première conférence pour la codification du droit international.

La situation est tout autre dans le domaine du droit aérien, sans doute parce que la matière se prêtait mieux à l'unification, mais surtout parce que l'effort nécessaire a été tenté avec décision au moment opportun.

La tâche était plus facile, car ceux qui entreprirent en 1919 la codification du droit aérien eurent l'avantage de s'avancer sur un terrain neuf où, par conséquent, ils ne

(1) M. Alvarez, *Rapport sur la codification du droit international*, présenté à l'Institut de Droit international, session de New-York, 1929.

se heurtèrent pas aux difficultés que rencontrent maintenant ceux qui s'efforcent d'unifier, par exemple, le droit maritime depuis si longtemps fixé dans les législations internes de tant d'États.

Ils eurent cependant le mérite de se mettre résolument au travail, dès la cessation des hostilités, en profitant du besoin général d'entente qui soulevait alors les gouvernements occupés à organiser la paix, pour aborder franchement, brutalement même, et trancher, non sans études mais sans hésitation, des problèmes considérables qu'une diplomatie respectueuse des traditions aurait pu scruter indéfiniment sans résultat.

Et leur succès, preuve de leur science et récompense de leur audace et de leur foi, fut plus complet qu'ils ne le comprennent eux mêmes alors, car ils surent poser d'emblée, en matière de droit public aérien, les principes, universellement admis depuis, qui ont assuré l'unification si précieuse des législations aériennes nationales, et ils réussirent en même temps à jeter, pour assurer la continuation de leur œuvre, les bases d'une organisation singulièrement osée, unique encore actuellement, sorte de Parlement international aux pouvoirs exorbitants, chargé de la mise au point perpétuelle des règlements en vigueur, lesquels doivent et devront être sans cesse adaptés aux progrès que la technique aéronautique doit pouvoir réaliser librement.

Un tel résultat justifie une étude approfondie de la *Convention internationale portant réglementation de la navigation aérienne*, signée à Paris le 13 octobre 1919, peu connue du public, en France tout au moins, peu citée dans les travaux des juristes, pas assez familière aux internationalistes qui pourraient tirer de son examen des enseignements.

Nous avons cru devoir en entreprendre l'historique dans l'espoir de la faire mieux connaître et bien comprendre, en exposant, grâce à nos souvenirs personnels, le détail de son élaboration, de son application et de l'évolution déjà sensible qu'elle a subie depuis son entrée en vigueur il y a seulement huit ans.

CHAPITRE PREMIER

L'ACTIVITÉ DES AUTEURS, DES ASSOCIATIONS JURIDIQUES ET DES GOUVERNEMENTS PENDANT LA PÉRIODE AYANT PRÉCÉDÉ LA GUERRE.

Les anticipations des auteurs.

La Convention aérienne du 13 octobre 1919 n'ayant pas été improvisée de toutes pièces par ceux qui l'élaborèrent, il ne serait ni juste ni logique de passer sous silence les études et projets d'avant-guerre qui inspirèrent directement ses rédacteurs.

Il nous paraît donc nécessaire de passer en revue les travaux de cette époque et nous regrettons seulement de devoir le faire brièvement, car le sujet mériterait une longue étude, trop juste hommage rendu à des efforts considérables, fournis par des esprits éminents, dont les constructions magistrales et les anticipations, ultérieurement trouvées extraordinairement exactes, ont fourni aux ouvriers de la dernière heure les matériaux qui leur permirent d'édifier, au moment où il fallait qu'elle prît corps, l'œuvre que nous apprécions maintenant.

Et la tâche de ces pionniers du droit aérien fut d'autant plus méritoire qu'ils l'entreprirent sans attendre que la navi-

gation aérienne existât : il suffisait à ces chercheurs de penser qu'elle allait naître pour qu'ils voulussent imaginer à l'avance son développement, prévoir ses exigences et préparer son épanouissement. Les juristes de cette époque n'ont pas marché à la remorque du progrès, ils l'ont devancé et c'est à l'avance qu'ils ont prise qu'est due, pour une large part, l'inappréciable codification, préalable à toute exploitation commerciale de la navigation aérienne, du droit public aérien.

Il ne sera pas sans intérêt de mesurer le décalage entre ces deux courses.

Quelques faits d'importance, choisis dans la courte et magnifique histoire de la locomotion aérienne, suffiront pour jalonner le chemin parcouru par les inventeurs et les pilotes depuis la première ascension :

- 1783. Voyage aérien de Pilâtre de Rozier et d'Arlandes à bord d'un ballon gonflé à l'air chaud inventé par les frères Montgolfier.
- 1785. Traversée de la Manche en ballon par Blanchard.
- 1884. Voyage dirigé par les aéronautes Charles Renard et Krebs.
- 1897. Premier vol sur plus lourd que l'air par Ader.
- 1903. Vols des frères Wright à Kitty Oak (Caroline du Nord).
- 1906. Vol de Santos-Dumont à Bagatelle.
- 1908. (Janvier). Premier kilomètre en circuit fermé par Farman sur avion Voisin.
- 1908. (Mai). Vols de Wilbur Wright à Auvours.
- 1909. Traversée de la Manche par Blériot.

Après quoi, ce fut l'ère des voyages de capitale à capitale, puis le survol des Alpes, le franchissement de la Méditerranée, la guerre qui aiguillonna toutes les énergies, la lutte pour les records dès la paix rétablie, les raids par-dessus les continents et les océans et enfin le tour du monde en quelques jours.

Pour donner une idée des travaux entrepris par les juristes dans le même temps, nous nous permettrons, afin de grouper des éléments comparables, de citer d'abord des études individuelles avant d'examiner les efforts collectifs des particuliers, puis des associations et enfin des gouvernements.

Il ne saurait être question d'énumérer tous les ouvrages traitant du droit aérien, publiés vers la fin du xix^e siècle et au début du xx^e, la tâche serait trop considérable (1), mais une courte liste chronologique de titres particulièrement significatifs permettra d'apprécier l'activité des juristes pendant cette période.

1891. MANDUCA. *La responsabilità penale dei reati commessi nello spazio aereo e la giurisdizione istruttorie.*
- WILHELM. *De la situation-juridique des aéronautes en droit international.*
1896. K. W. JURISCH. *Über deutsches Luftrecht.*
1897. — *Grundzüge des Luftrechts.*
1898. ERYTHROPEL. *Das Recht am Luftraum.*
1901. P. FAUCHILLE. *Le domaine aérien et le régime juridique des aérostats.*
- V. PAPPAFAVA. *Über die räumliche Umgrenzung des notariellen Wirkungskreises und zwar auf dem festen Lande, dem Wasser und im Luftraum.*
- ROSENBERG. *Die zivil und strafrechtliche Haftung des Luftschiffers.*
1902. NYS. *Droit et aérostats.*
1904. MAKINO. *L'espace aérien et le droit des gens.*
1905. HILTY. *Die völkerrechtlichen Gebräuche in der atmosphärischen Zone.*
- K. V. JURISCH. *Das Luftrecht in der deutschen Gewerbeordnung.*
1906. MOEDEBECK. *Die Luftschiffahrt, ihre Vergangenheit und ihre Zukunft.*
1907. GROTE. *Beiträge zum Recht der Luftschiffahrt.*
- GRUNWALD. *Luftschiffahrt und geltendes Recht.*
1907. HILDEBRAND. *Die Luftschiffahrt nach ihrer geschichtlichen und gegenwärtigen Entwicklung.*
- LAURENTIE. *Le domaine aérien.*
1908. BOSCHAU. *Die Beurkundung von Todesfällen auf Luftschiffen.*
- CASTELLI. *Il dominio dell'aria.*

(1) Voir les bibliographies publiées dans la *Revue de droit international*, la *Revue de droit aérien* et dans les divers ouvrages cités plus loin, en particulier :

Pittard, *Principes d'une législation fédérale sur la circulation aérienne*, 1919.

Cogliolo, *Codice aeronautico*, 1927.

Henry-Coffannier, *Les éléments créateurs du droit aérien*, 1929.

1908. E. CLUNET. *Les frontières de l'air.*
 — FRIEDRICH. *Brauchen wir ein Luftschiffahrtgesetz?*
 — GRÜNWALD. *Das Luftschiff in völkerrechtlicher und strafrechtlicher Beziehung von Kriegsgerichtsrecht.*
 — CH. L. JULLIOT. *De la propriété du domaine aérien.*
 — KIPP. *Luftschiffahrt und Grundeigentum.*
 — A. G. KUHN. *Aerial Navigation in its relations to international law.*
 — LUDOWIEG. *Zur Schadenersatzpflicht des Luftschiffers.*
 — S. NEWCOMB. *The problem of aerial navigation.*
 1909. D'AMELIO. *Sul regolamento giuridica dello spazio aereo.*
 — BADEN-POWEL. *The air law.*
 — G. BONNEFOY. *Le Code de l'air, l'aéronautique et l'aviation en droit français et en droit international.*
 — DE CASTRO Y CASALEIZ. *Les progrès de la locomotion aérienne et le droit international.*
 — FERBER. *La liberté de l'atmosphère.*
 — GAREIS. *Juristische Ausblicke in die Zukunft des Luftschiffahrtsbetriebs.*
 — GROVALET. *La navigation aérienne devant le droit international.*
 — GRÜNWALD. *Der Luftraum in rechtlicher Beziehung zu den Teilen der Erde über denen er sich befindet.*
 — H. JAVAL. *Le statut juridique des aérostats.*
 — G. DU LAURENS. *La circulation aérienne et les bases possibles de sa réglementation internationale.*
 — LINCKELMANN. *Luftschiffahrt in Grundeigentum.*
 — MAGNANI. *Il diritto sullo spazio aereo e l'aeronautica.*
 — F. MEILL. *Das Luftschiff im internen Recht und Völkerrecht.*
 — C. MEURER. *Luftschiffahrtrecht.*
 — A. MEYER. *Die Luftschiffahrt in kriegsrechtlicher Beleuchtung.*
 — A. MEYER et L. CHESSEX. *Le domaine aérien et sa réglementation juridique.*
 — A. D. E. MUMM. *La navigation aérienne et le droit.*
 — M. RIVIÈRE. *Le Code de l'air.*
 — SCHÖN. *Grundzüge eines Luftrechtes.*
 — T. G. TULLOCH. *The aerial peril.*
 1910. A. AMBROSINI. *Sviluppo e tendenze del diritto aeronautico.*
 — D. ANZILOTTI. *La condizione giuridica dello spazio atmosferico nei rapporti internazionali e le sue conseguenze in ordine alla navigazione aerea.*
 — S. E. BALDWIN. *The law of the airship.*
 — VON BAR. *Des aérostats en temps de paix.*

1910. BRENWALD. *Luft und Recht.*
 — A. BRUNELTI. *Lineamenti d'una legislazione sulla proprietà dei veicoli aerei.*
 — P. COGLIOLO. *Il diritto e l'aviazione.*
 — W. J. DAVIS. *The launching of projectiles from balloons.*
 — G. DESOUCHES. *Réglementation de la navigation aérienne.*
 — F. L. ESWEIN. *Das Recht der Luftschiffahrt.*
 — G. FANTIN. *Obblighi al soccorso e discipline relative.*
 — P. FAUCHILLE. *Le domaine aérien et le régime juridique des aérostats.*
 — M. FLEISCHMANN. *Grundgedanken eines Luftrechts.*
 — S. GEMMA. *Prime linee di una unione internazionale di aviazione.*
 — G. GIURIATI. *La locomozione aerea e il pericolo criminale.*
 — L. GORDINI. *Il diritto dello Stato sull'atmosfera nei riguardi internazionali.*
 — HENRY-COHANNIER. *La propriété du sol et la liberté de l'espace aérien. Du droit de circulation et du droit d'atterrissage.*
 — CH.-L. JULLIOT. *De l'abus du droit dans ses applications à la locomotion aérienne.*
 — LEECH. *The jurisprudence of the air.*
 — J. LICKLAMA A NIJEHOLT. *De Luchtvaart in het Volkenrecht.*
 — MURATORI. *La legislazione dell'aria.*
 — J. PORRONE. *Estensione del concetto di zona di frontiera.*
 — E. PITTARD. *La police de la circulation aérienne.*
 — G. RIPERT. *La question des aérostats.*
 — SCHUTZ. *Das Recht des Grundeigentümers am Luftraum in Beziehung zur Luftschiffahrt.*
 — L. TOSSI. *La determinazione giuridica della natura e della estensione dei nuovi diritti e delle nuove funzioni dello Stato in ordine alla navigazione aerea.*
 — DE VALLIS. *L'espace aérien et sa domanialité.*
 — E. WARSCHAUER. *Luftrecht. Eine rechtsphilosophische Studie.*
 1911. VON BAR. *Luftschiffahrtrecht.*
 — J. BIELENBERG. *Die Freiheit des Luftraums.*
 — CORRADI. *Diritto aereo.*
 — P. FAUCHILLE. *Rapport et nouveau rapport à l'Institut de Droit international sur le régime juridique des aérostats.*
 — LUIZ DA CUNHA GONÇALVES. *A navegação aerea em face do direito.*

1911. HANSPERL. *La navigation aérienne au point de vue juridique.*
 — HAZELTINE. *The law of the air.*
 — V. WÜRTH. *Luftzollrecht.*
 etc.....

On peut voir, d'après les dates de publication de ces ouvrages, que ces auteurs ne se contentaient pas de suivre les progrès de la technique aéronautique mais en escomptaient le plus souvent les succès.

Il ne nous serait pas possible, même en écartant tout ce qui concerne le temps de guerre, car nous entendons ne nous occuper ici que de la navigation aérienne en temps de paix, d'analyser, dans le cadre de cette étude, cette littérature juridique considérable, mais nous devons nous efforcer de discerner quelques unes des théories qui furent en honneur et inspirèrent les essais de codification les plus marquants.

Posant la question de savoir si les États peuvent avoir un domaine aérien, comme ils ont un domaine terrestre et un domaine maritime, M. Fauchille, dans sa fameuse étude sur le « *Domaine aérien et le régime des aérostats* », publiée en 1901 dans la *Revue générale de droit international public*, considérant qu'une chose n'est susceptible de propriété, privée ou publique, que si elle se prête à une certaine appropriation, estime qu'il ne saurait en être ainsi en ce qui concerne l'air qui, par son immensité et sa fluidité, résiste à toute détention. Les aéronefs, même dirigés, ne pourront jamais occuper la couche atmosphérique tout entière, mais une distinction est nécessaire pour la partie de l'air qui environne la terre ferme, car on peut y installer des constructions fixes allant jusqu'à 300 mètres de hauteur (Tour Eiffel). Cette basse couche de l'atmosphère pourra donc, jusqu'à cette hauteur, être soumise au droit de propriété, encore que dans la réalité le maître du sol soit plutôt propriétaire des constructions que de l'air dont elles tiennent la place.

Au-dessus de la mer, territoriale ou libre, il n'y a plus possibilité d'appropriation, car sur la mer, voisine ou non des côtes, on ne saurait planter ni construire.

On aboutit donc à cette double règle : 1° au delà de 300 mètres l'air ne peut pas être un objet de propriété ; 2° jusqu'à 300 mètres il ne sera soumis au droit de propriété que dans la mesure où il sera réellement occupé.

Par ailleurs l'air est un milieu nécessaire au développement de la civili-

sation et à la prospérité de toutes les nations, ce sera une voie des plus précieuses pour les communications internationales, ce sera un outil fort utile à la défense des États et aux progrès de la science ; permettre à un État de s'approprier l'air serait lui attribuer, même sur terre, la suprématie vis-à-vis des autres, ce serait mettre tous les peuples sous la dépendance d'un seul.

Mais si un État ne peut avoir la propriété de l'air, peut-il en avoir la souveraineté ? Être souverain, c'est avoir une autorité absolue. Pourrait-on mesurer la limite de cette souveraineté à la portée des armes ? de la vue ? ce serait par trop variable et l'admettre serait ériger en droit le désordre et l'anarchie. Et, même si un État peuplait le ciel d'aéronefs, l'espace non occupé par eux resterait absolument libre.

Un État ne peut donc avoir sur les airs, ni droit de propriété, ni droit de souveraineté, et on ne peut songer davantage à soumettre l'espace à la souveraineté de la société internationale des États, car ils ne sauraient dans leur ensemble avoir des droits auxquels isolés ils ne peuvent prétendre.

On doit donc proclamer la liberté de l'air dans toutes ses portions, mais on ne saurait en conclure que les États auront le droit d'accomplir n'importe quel acte dans une quelconque de ses parties. Une pareille conclusion serait pleine de dangers, car les États risqueraient, dans certains cas, de voir leurs intérêts, leur sécurité et même leur existence menacés.

Il est heureusement un principe du droit international qui amène à restreindre dans de justes limites le libre usage de l'atmosphère, celui qui reconnaît aux États, en vertu de leur existence propre, le droit de se conserver. C'est le premier et le plus absolu des droits des États, c'est même pour eux un devoir.

Ils pourront donc s'opposer à tout à ce qui serait de nature à menacer leur territoire, prendre les précautions nécessaires pour conserver la sécurité et la santé à leur population, protéger même leurs intérêts économiques contre la concurrence des pays étrangers.

Et ce droit s'exercera jusqu'aux plus hautes couches de l'atmosphère, tandis que la souveraineté, si elle était admise, ne s'étendrait pas au-delà de la zone pouvant être atteinte par les projectiles ou jusqu'à la portée extrême de la vue.

En combinant les différents droits qu'un État a sur les airs en vertu de son droit de conservation — faculté de prohiber dans toute l'atmosphère qui domine son sol les opérations de guerre susceptibles d'endommager le territoire, interdiction, par mesure de précaution contre l'espionnage, du vol au-dessous d'une certaine altitude et du transport d'appareils photographiques à bord, droit de visite pour parer à la contrebande aérienne, police sanitaire — on arrive en définitive à cette conséquence qu'il existe au-dessus du territoire des peuples pacifiques une certaine couche atmosphérique dans laquelle il est en principe défendu à tous les aéronefs de pénétrer. L'auteur fixe à cette couche une hauteur de 1.500 mètres suffisante pour protéger contre l'espionnage (!!!). Seuls les aéronefs officiels pourront circuler dans cette zone, les autres n'auront le droit, sauf en cas de relâche forcée, que de la traverser pour quitter le sol ou y revenir.

Ainsi c'est seulement dans l'espace situé au-dessus de cette zone que les aéronefs pourront naviguer librement, à la condition toutefois de respecter, pour assurer leur propre sécurité, un règlement de circulation qui sera établi internationalement.

De plus, si un aéronef commet dans l'espace un acte qui viole un droit essentiel et constitue une infraction au droit des gens, un crime ou un délit international, l'État que cet acte atteint dans son droit de conservation peut demander réparation et satisfaction et contraindre l'État coupable ou responsable à les lui donner.

Tout en refusant donc aux États la propriété ou la souveraineté, l'auteur leur accorde sur l'air qui les environne des droits suffisants pour sauvegarder leurs intérêts ; mais, en même temps, sans nuire à ces intérêts, il veut respecter la jouissance qui appartient sur l'atmosphère à la société internationale des peuples.

Neuf ans plus tard, M. Fauchille, dont les idées avaient quelque peu évolué au cours de sa participation aux travaux de l'Institut de Droit international, reprenait, en tenant compte des progrès techniques réalisés dans l'intervalle (dirigeabilité des ballons), l'examen du problème dans un rapport de 1910 sur « *La circulation aérienne et les droits des États en temps de paix* » (1).

Il déclare alors qu'il s'agit de concilier au point de vue juridique des intérêts qui sont souvent contradictoires : ceux de la navigation aérienne et ceux des États sous-jacents.

On peut imaginer, dit-il, plusieurs systèmes :

I. L'État sous-jacent aurait un droit de souveraineté absolu sur l'air qui l'environne.

Ce système conduit à donner aux États un territoire aérien, fondé sur le principe de droit privé que les Romains exprimaient en ces termes : « *Qui dominus est soli, dominus est celi et inferorum* » et que plusieurs législations modernes (Codes français, allemand, suisse) ont consacré en disant : « La propriété du sol comporte celle du dessus et celle du dessous ».

On aboutit avec cette théorie aux conséquences suivantes :

(1) *Revue générale de droit international public*, t. XVII, 1910.

1° Chaque État aura le droit de fermer ou d'ouvrir à son gré son atmosphère à tous aérostats ;

2° S'il autorise leur circulation, il pourra les soumettre à toutes les mesures qu'il jugera bon d'employer pour se garantir contre l'espionnage, la contrebande douanière et le développement des maladies contagieuses ;

3° Il possédera un droit de juridiction sur les aérostats privés.

L'auteur critique vivement cette théorie parce que :

a) Les États pourront rendre la navigation aérienne impraticable en fait ;

b) Chaque État pouvant légiférer à sa guise, il sera impossible d'arriver dans l'espace à une unité de réglementation, alors que la locomotion aérienne, par son caractère même, est essentiellement internationale ;

c) L'idée d'un droit de souveraineté sur l'atmosphère est contraire à la nature propre de celle-ci puisqu'elle répugne à une possession matérielle, fixe et durable ;

d) Le système a le tort de transporter dans le domaine du droit international un adage de pur droit privé, contredit, d'ailleurs, par une autre règle de droit romain, à savoir que l'air est une *res communis* ou, ce qui revient au même, une *res nullius*.

II. Second système, aussi absolu, mais en sens contraire : l'air est libre d'une manière complète.

Cette opinion conduirait aux conséquences suivantes :

1° Les aéronefs de toute nature pourront dans l'espace circuler à telle hauteur qu'ils voudront et y commettre tous les actes qui leur plairont sans que l'Etat sous-jacent ait le droit d'intervenir ;

2° Les aérostats privés ou publics seront, pour les actes passés à leur bord, assujettis uniquement aux lois et à la justice du pays dont ils portent le pavillon.

L'auteur estime que cette théorie ne saurait être sérieusement défendue car elle fait aux États sous-jacents une situation intolérable.

III. Pourrait-on combiner les deux systèmes en divisant l'atmosphère en deux zones : l'une, la plus rapprochée de la terre, serait assujettie à la souveraineté de l'État sous-jacent ; l'autre, la plus éloignée, demeurerait absolument libre ?

Ce procédé se heurte, dit l'auteur, à une triple objection :

a) Si l'air, par sa nature, répugne à la souveraineté, on doit repousser cette idée aussi bien pour une partie que pour l'ensemble de l'atmosphère.

b) A quel critérium s'attacher pour établir une séparation de l'atmosphère en deux zones distinctes? puissance de la vue? force du canon? On aurait alors de la zone de souveraineté une mesure essentiellement variable dans le temps comme dans l'espace. Faudra-t-il recourir à un accord international? Cette limite, sans base rationnelle, serait purement arbitraire.

c) Quel que soit le critérium admis, le système des deux zones ne garantira jamais, d'une manière suffisante, les intérêts de l'État sous-jacent, car, dans la zone de liberté absolue, les aérostats, si haut qu'on les suppose, pourront toujours jeter à terre les objets contaminés ou de contrebande.

IV. L'atmosphère doit donc être soumise à un régime unique, mais de quelle manière fixer ce régime?

On pourrait, sur l'ensemble de l'atmosphère, reconnaître à l'État sous-jacent une souveraineté limitée, en ce sens qu'il devra permettre aux autres États d'y exercer leur action, à condition que celle-ci ne méconnaisse pas l'autorité due à sa souveraineté.

De là une double règle :

1° L'atmosphère étant, dans une certaine mesure, sous la souveraineté de l'État sous-jacent, ce dernier pourra interdire aux aérostats d'y pénétrer partout où leur présence serait pour lui ou ses ressortissants une cause de trouble ou d'incommodité.

Il résulterait de cette première règle les conséquences suivantes :

a) Il aura le droit d'empêcher les aérostats de circuler en deçà d'une certaine altitude, sauf les cas de départ, atterrissage et relâche forcés.

b) Pour se protéger contre l'espionnage, il imposera aux aérostats des routes distantes de ses places fortes.

c) Il soumettra dans l'atmosphère les aérostats à des visites douanières et à des visites sanitaires.

d) Les aérostats privés seront assujettis à sa juridiction; les aérostats publics y échapperont en raison de leur exterritorialité.

e) Il pourra empêcher les aérostats militaires ou de police étrangers de circuler dans son atmosphère.

2° L'atmosphère n'étant soumise qu'à une souveraineté limitée de l'État sous-jacent, celui-ci ne pourra s'opposer à la circulation *inoffensive* des aérostats privés ou publics qui ne sont pas des appareils militaires ou de police.

L'auteur déclare que ces conclusions du système lui apparaissent rationnelles mais qu'il a cependant quelque scrupule à l'accepter, pour les raisons suivantes :

a) L'atmosphère, par sa nature, ne semble pas pouvoir être soumise à un droit de souveraineté, aussi limité qu'on le suppose.

b) Le système n'assure pas autant qu'on le souhaiterait le développement de la navigation aérienne, car, l'idée de souveraineté en étant la base, si une contestation s'élève sur le caractère innocent du passage, dans le doute, ce qui devra prévaloir sera plutôt l'interdiction que la liberté de circulation.

Aussi est-ce à une autre conception que vont les préférences de l'auteur.

Afin de faciliter le plus possible la circulation des aérostats, il croit qu'il faut partir du principe que l'air est libre dans toutes ses parties. Mais, soucieux des intérêts de l'État sous-jacent, il accordera à cet État, sur l'atmosphère, tous les droits — et seulement ces droits — qui sont nécessaires à sa conservation et à sa défense, en entendant ces mots dans le sens le plus large.

On arrive dans cette théorie aux conséquences suivantes :

1° L'État sous-jacent est autorisé à prendre les mesures nécessaires à la sécurité de sa population, en fixant, par exemple, une altitude minima.

2° L'État, afin de se garantir contre l'espionnage, peut fermer à la navigation aérienne certaines régions de l'atmosphère, notamment celles qui environnent ses ouvrages fortifiés.

3° Il lui appartient de protéger dans l'espace aérien, spécialement par des visites, ses intérêts économiques et sanitaires.

4° Les aérostats privés, comme les aérostats publics, doivent, pour les actes passés à leur bord, être assujettis seulement aux lois et à la justice du pays dont ils portent le pavillon : la solution ne sera autre que si l'acte accompli touche au droit de conservation de l'État sous-jacent.

5° Celui-ci pourra enfin empêcher le passage au-dessus de son sol des aérostats militaires ou de police étrangers, lesquels pourront un jour servir contre lui, car il n'est permis aux troupes d'un pays de procéder à des manœuvres que dans les endroits où ce pays a un pouvoir exclusif et dans ceux où personne n'a de droits.

Ces théories de M. Fauchille ont eu sur la formation du droit aérien une influence si considérable que nous avons cru devoir en donner cet exposé.

Pour les autres auteurs nous nous bornerons à indiquer brièvement leurs conceptions.

Aucun ne soutient la théorie de la propriété absolue sur

l'espace aérien et tous ceux qui défendent la théorie de la souveraineté admettent que des tempéraments sont nécessaires : servitude de passage ou concession du droit de passage (Grünwald, Bonnefoy, Meurer, Baldwin, Gemma, J. Lycklama a Nijeholt, etc...).

Plusieurs partagent l'opinion de M. Fauchille (Meili, Stranz, etc...).

Enfin divers auteurs ont affirmé que l'espace aérien n'est susceptible d'aucune souveraineté.

Un autre débat d'importance s'éleva au sujet du droit d'atterrissage.

Si l'essor dépend de la volonté du pilote, il n'en est pas de même de l'atterrissage qui apparaît comme le corollaire nécessaire du droit de circuler⁽¹⁾.

Le capitaine Ferber déclarait que « le droit d'atterrissage est intangible et que ne pas l'admettre serait fermer les voies aériennes ».

M. Henry-Coüannier écrivait en 1910 : « Refuser le droit d'atterrissage serait mettre l'aéronef dans la situation d'un navire qui aurait le droit de voyager et non celui de jeter l'ancre pour faire des vivres ».

En quel lieu le pilote pourra-t-il atterrir?

On a proposé de lui interdire de se poser en dehors des aérodromes. A cela, M. Henry-Coüannier répondait (1) :

« Pour que ces gares aéronautiques puissent suffire, il les faudrait d'une multiplicité telle qu'il n'est possible d'envisager ce cas que pour l'époque où la circulation aérienne

(1) E. Pittard, *Principes d'une législation fédérale sur la circulation aérienne* (1919).

règnera véritablement sur le monde. Mais, à ce moment, éprouverait-on la moindre difficulté à faire accepter au plus humble propriétaire foncier une servitude qui s'impose dès aujourd'hui à notre raison ».

En réalité, il faut choisir entre la gêne à imposer aux habitants si l'atterrissage peut se faire partout et le danger à faire courir aux aviateurs s'il ne peut se faire qu'à des endroits déterminés.

Des auteurs prétendirent que l'autorisation du propriétaire foncier était nécessaire, d'autres soutinrent la théorie opposée, mais la thèse du bon sens l'emporta et il fut admis que l'atterrissage devait pouvoir être effectué en dehors des aérodromes sous réserve des droits des propriétaires et de la réparation des dommages causés.

Enfin nous signalons encore les idées très intéressantes émises alors au sujet de l'identification des aéronefs.

Dans son étude susvisée sur le régime des aérostats (1904), M. Fauchille déclare que les aéronefs, comme les navires, doivent posséder un état civil qui les personnifie, avoir un nom dont ils ne pourront changer arbitrairement.

Chaque aéronef aura d'autre part un domicile : ce sera le lieu où il aura été immatriculé sur un registre.

Il portera de plus un numéro d'ordre, correspondant sur le registre au nom et à l'adresse de son propriétaire.

Il fut généralement admis (1) que :

a) Tout aéronef doit avoir une nationalité et une seule : celle de son propriétaire.

(1) E. Pittard, *Principes d'une législation fédérale sur la circulation aérienne* (1919).

b) Tout aéronef devra porter une marque distinctive de sa nationalité et emporter avec lui un document signalétique contenant toutes les indications propres à l'individualiser.

c) Tout aéronef, avant de circuler hors des aérodromes privés, devra être inscrit sur un registre public d'immatriculation et devra porter une marque distinctive indiquant le lieu de son immatriculation.

D'autres études du plus grand intérêt portèrent encore sur le contrôle périodique des aéronefs, l'habilitation du personnel de conduite, le trafic international, le transit aérien, l'utilisation des aérodromes, l'usage des appareils photographiques, les transports interdits, le régime des aéronefs militaires, les douanes, etc., et, sur cette ample littérature juridique, s'engagèrent de larges discussions internationales au cours desquelles s'ébauchèrent, puis se précisèrent, les règlements devant permettre et faciliter les communications par la voie de l'air entre les États.

L'activité des associations juridiques.

Divers groupements privés et plusieurs associations de juristes se réunirent, au cours de la période qui nous intéresse, en de nombreuses sessions :

I. Congrès internationaux d'aéronautique.

- 1889. Congrès de Paris.
- 1900. Congrès de Paris.
- 1906. Congrès de Milan.
- 1907. Congrès de Bruxelles.
- 1907. Congrès de Nancy.

II. Institut de droit international.

- 1900. Session de Neuchâtel.
- 1902. Session de Bruxelles.
- 1906. Session de Gand.

1908. Session de Florence.

1910. Session de Paris.

1911. Session de Madrid.

III. *Congrès juridique d'aviation. Vérone, juin 1910.*

IV. *Comité juridique international de l'aviation.*

1911. Congrès de Paris,

1912. Congrès de Genève.

1913. Congrès de Francfort-sur-Mein.

V. *International Law Association (fondée en 1873).*

1912. Session de Paris.

1913. Session de Madrid.

Il serait intéressant d'analyser les travaux de ces groupements, mais nous devons nous borner, dans cette étude, à donner un aperçu de leurs programmes et de leurs conclusions.

I. *Les Congrès internationaux d'aéronautique*, plus techniques que juridiques, n'aborderent qu'accessoirement les problèmes de droit aérien posés et approfondis par de nombreux auteurs.

Le premier congrès, organisé à Paris par le Gouvernement français à l'occasion de l'Exposition universelle de 1889, inscrivit seulement à son ordre du jour quelques questions (1) relatives aux brevets des aéronautes, à la responsabilité des aéronautes à l'égard des passagers, du public et des propriétaires du sol, au sauvetage, à l'emploi des aéronefs dans la guerre et chargea une *Commission permanente internationale d'aéronautique* d'en poursuivre l'examen, mais celle-ci se contenta au total de proposer aux congrès

(1) Voir *L'Aéronaute* de 1889.

suivants d'émettre sur ces points un certain nombre de vœux.

II. L'*Institut de Droit international*, dont M. Fauchille fut, au point de vue aéronautique, pendant dix ans, l'animateur, fournit un travail juridique bien plus considérable.

Il constitua, en 1910, une Commission pour l'étude du régime juridique des aérostats (1) qui examina un rapport de M. Fauchille présentant un *Projet de convention sur le régime juridique des aérostats* dont la partie relative au temps de paix est reproduite ci-après en annexe C.

Au cours de la session de l'Institut tenue à Madrid en 1911 un texte très restreint fut seul retenu : il est reproduit ci-après en annexe D.

III. Au *Congrès juridique international pour la réglementation de la locomotion aérienne*, tenu à Vérone en juin 1910, de nombreux juristes présentèrent des rapports qui provoquèrent le vote d'un certain nombre de vœux (2) dont le texte est donné ci-après en annexe A.

IV. Le *Comité juridique international de l'aviation*, fondé à Paris en 1911, fournit avant la guerre un effort considérable qu'il poursuit encore actuellement (3) pour l'établissement du Code international de l'Air.

Ce comité est, aux termes mêmes de son règlement intérieur voté en 1913, « un groupement indépendant composé

(1) Cette commission a été composée de MM. de Bar, Chrétien, Clunet, Corsi, Holland, Kaufman, de Lapradelle, Lardy, Meili, Meurer, Nys, Oppenheim, Politis, Renault, Albéric Rollin, Edouard Rollin, Vesnitch, Westlake et Paul Fauchille, rapporteur.

(2) Henry-Cotannier, *Éléments créateurs du droit aérien*, p. 18.

(3) Ses présidents successifs ont été MM. Hooghe, Busson-Billaut et de Lapradelle.

de juristes de bonne volonté apportant le concours de leurs connaissances juridiques, de leurs efforts et de leur autorité, pour établir une législation internationale conforme aux besoins et aux intérêts de la locomotion nouvelle ».

Ses fondateurs sont partis de ce principe que le nouveau mode de locomotion aura « sur les mœurs, sur la famille, sur la vie publique, sur les intérêts, sur l'administration et sur les lois, tantôt le plus admirable et tantôt le plus redoutable retentissement ». Son fondateur déclare qu'« une œuvre immense d'adaptation du mécanisme social à cette transformation dans les habitudes s'imposera aux jurisconsultes, et, pour être efficace, cette œuvre doit se poursuivre d'accord entre eux dans tous les pays civilisés ».

« Le Comité crée, dans les principales villes des divers États, des Comités nationaux groupant uniquement des juristes. Ces comités locaux nomment des rapporteurs, se réunissent pour discuter leurs propositions, et les conclusions émises ainsi par l'opinion de chaque État sont soumises à l'approbation du Comité directeur siégeant à Paris. Ce comité directeur comprend des membres français et des membres étrangers en nombre égal. Les textes que ce comité directeur arrête, après examen des diverses propositions nationales, sont soumis à la ratification de congrès, périodiquement réunis, dans lesquels chaque État représenté n'a qu'une voix. Ainsi a pu s'affirmer le caractère nettement international du Comité, qui a donné de féconds résultats tant par la largeur des vues qu'il a exprimées jusqu'ici que par l'esprit de suite de ses travaux » (1).

Le troisième congrès, tenu à Francfort-sur-Mein en sep-

(1) Travaux publiés dans la *Revue juridique internationale de la locomotion aérienne*.

tembre 1913, arrêta les premiers textes, reproduits ci-après en annexe G, du Code international de l'Air.

V. L'*International Law Association* se préoccupa, surtout à partir de 1912, des problèmes juridiques posés par le développement de la navigation aérienne, mais ne put qu'enregistrer le désaccord entre la thèse française de la liberté de l'air et la thèse anglaise de la souveraineté de l'État sur l'air au-dessus de son territoire.

Les interventions des gouvernements.

Enfin les gouvernements comprirent assez vite que la réglementation de la navigation aérienne devait être fixée internationalement, mais ils s'intéressèrent d'abord davantage à l'utilisation pour la guerre des aéronefs.

En effet, dès 1889, la *Conférence de La Haye* adopte la déclaration suivante :

« Les Puissances contractantes consentent, pour une durée de cinq ans, à l'interdiction de lancer des projectiles et des explosifs du haut de ballons ou par d'autres modes analogues nouveaux ».

Cette déclaration ne fut pas renouvelée en 1904.

C'est encore de l'emploi de l'aviation pendant la guerre que se préoccupe la *Conférence navale de Londres de 1909* et ce n'est qu'en 1910 que les gouvernements se saisissent du problème de la navigation aérienne en temps de paix à la *Conférence internationale de navigation aérienne*, convoquée à Paris par le Gouvernement français et tenue au ministère des Affaires étrangères du 18 mai au 29 juin 1910.

La Conférence avait pour but l'élaboration d'une conven-

tion internationale portant réglementation de la navigation aérienne. Un programme des questions à soumettre à la Conférence avait été adressé par la France aux Puissances invitées. Celles-ci avaient exposé leurs vues par écrit avant la Conférence, qui fut ouverte par M. Millerand, ministre des Travaux publics et présidée par M. Louis Renault, membre de l'Institut, jurisconsulte du ministère des Affaires étrangères.

Dix-neuf États étaient représentés : Allemagne, Autriche, Hongrie, Belgique, Bulgarie, Danemark, Espagne, France, Grande-Bretagne, Italie, Monaco, Pays-Bas, Portugal, Roumanie, Russie, Serbie, Suède, Suisse, Turquie.

Quatre sous-commissions furent instituées :

- Première sous-commission : Droit des gens.
- Deuxième sous-commission : Administrative et technique.
- Troisième sous-commission : Douanière.
- Quatrième sous-commission : Réglementation de la navigation aérienne.

Chacune d'elles présenta un rapport et les conclusions de ces quatre rapports furent, avant d'être examinées par la Conférence, réunies en un texte unique par une Commission de rédaction.

La Conférence ne modifia guère le projet de convention préparé par la Commission de rédaction, elle tint surtout à y ajouter quelques vœux, mais une opposition se manifesta contre la proposition de fixer une date avant laquelle les gouvernements représentés auraient dû faire connaître s'ils entendaient donner leur approbation au projet. A la séance finale du 29 juin 1910, la Conférence, ne pouvant approuver le projet élaboré (1), dut s'ajourner sous le prétexte que la

(1) Reproduit ci-après en annexe B.

haute importance des questions qui avaient été traitées par les commissions rendait nécessaire un examen approfondi par les gouvernements du texte si laborieusement préparé.

La Conférence décida de reprendre ses travaux le 29 novembre de la même année, mais elle ne fut plus réunie : malgré tous les efforts des organisateurs pour éviter un conflit sur la question de souveraineté, soigneusement passée sous silence, et sans doute même à cause de cette discrétion, la Conférence n'avait pas réussi à mettre sur pied la convention internationale dont chacun proclamait pourtant la nécessité.

Un timide effort fut tenté en 1943 par la Commission du droit aéronautique de la Fédération aéronautique internationale, qui présenta, à Bruxelles, à la suite d'un rapport de M. Guillaume Desouches, un projet de traité réglementant la circulation aérienne internationale (1). Cette proposition resta sans résultat.

Les travaux de la Conférence de Paris de 1910 ne furent cependant pas inutiles, car les textes alors arrêtés, ultérieurement utilisés dans des circonstances plus favorables par des négociateurs plus résolus, fournirent une base de discussion précieuse aux rédacteurs de la Convention de 1919.

Les gouvernements ne purent d'ailleurs pas ajourner la préparation de leurs réglementations nationales sur la circulation des aéronefs.

Leur tâche eut été sans doute facilitée si une convention internationale avait pu fixer les principes du droit aérien, mais, en l'absence d'un tel accord, ils durent entreprendre isolément la préparation de leurs lois.

(1) Voir ce rapport et ce projet de traité ci-après en annexe E.

Plusieurs décrets et règlements furent promulgués de 1910 à 1914 en Allemagne, en Angleterre, en France, en Autriche, en Serbie et en Italie, mais la guerre survint avant que les projets de lois préparés eussent été votés par les Parlements.

Au surplus, ces réglementations nationales ne fixaient naturellement que les conditions dans lesquelles les aéronefs pouvaient circuler à l'intérieur des frontières de ces États et ne traitaient pas de la navigation aérienne internationale; or, avec les progrès de la technique aéronautique qui augmentaient sans cesse la vitesse et le rayon d'action des appareils, les vols ne pouvaient plus être confinés dans les limites du territoire de chaque État.

En fait, les vols de pays à pays se multiplièrent; après le circuit de l'Est fut organisé le circuit des capitales et il apparut bientôt que la navigation aérienne serait internationale ou ne serait pas.

Le système de l'autorisation préalable à chaque vol, applicable au début de l'ère des raids de ville à ville, s'avéra bientôt insuffisant, des aéronefs entraînés hors de leurs itinéraires prévus atterrirent sur le territoire d'États qui n'avaient pas été pressentis, les incidents se multiplièrent (atterrissage d'aéronefs à Lunéville et Avricourt, par exemple) et il devint évident que les gouvernements, n'ayant pu établir à Paris en 1910 une convention générale, devaient entrer dans la voie des accords particuliers d'État à État.

Les États-Unis l'avaient compris dès 1910 et avaient engagé des négociations à cet effet avec le Canada et le Mexique.

La France et l'Allemagne, à la suite des incidents susvisés, furent amenées à conclure l'accord particulier du 26 juillet 1913.

Ces deux États se bornèrent d'ailleurs à fixer d'un commun

accord les règles à appliquer en cas d'atterrissage sur le territoire de l'un d'eux d'aéronefs venant de l'autre pays.

Ce ne fut donc pas, à proprement parler, « une convention franco-allemande relative à la navigation aérienne » et cet arrangement n'eut même pas la forme d'un acte bilatéral signé et ratifié par les deux parties; il consista simplement en un échange de lettres signées le 26 juillet 1913, l'une par M. Jules Cambon, Ambassadeur de France à Berlin, l'autre par M. de Jagow, Secrétaire d'État à l'Office impérial des Affaires étrangères.

Le texte de cet accord est reproduit ci-après en annexe F.

Il est à souligner que les deux gouvernements ne s'engagent à rien l'un vis-à-vis de l'autre, chacun réserve au contraire sa liberté d'action et l'accord peut être dénoncé sans préavis, si bien que l'on peut dire qu'en réalité les deux lettres constatent simplement une similitude entre les réglementations adoptées en France et en Allemagne à l'égard des aéronefs venant de l'autre pays (1).

On doit ensuite remarquer que les deux lettres se réfèrent « aux conférences récentes au sujet d'un règlement international de la navigation aérienne » et que la réglementation établie n'est adoptée qu'« à titre provisoire en attendant la conclusion d'une convention entre un plus grand nombre d'États ».

Les Gouvernements français et allemand étaient donc convaincus de la nécessité d'une large convention internationale et laissaient voir qu'en dépit de l'échec de la conférence de 1910, dont ni l'un ni l'autre n'était responsable (2), tous deux

(1) Louis Rolland, *L'accord franco-allemand du 26 juillet 1913 relatif à la navigation aérienne*.

(2) Blachère, *L'air, voie de communication, et le droit*.

espéraient qu'une telle convention pourrait bientôt intervenir.

Il est encore frappant de remarquer que les deux lettres ne font pas allusion à la nationalité de l'aéronef, elles ne visent que l'origine de l'aéronef, le fait qu'il vient de l'autre pays, ce qui ne laisse pas de soulever des problèmes délicats.

Mais il est plus intéressant de faire ressortir que les deux gouvernements, loin de s'inspirer du principe de la liberté de la circulation aérienne, défendu par M. P. Fauchille, admis par l'Institut de Droit international et affirmé par les congrès juridiques internationaux, ont tenu à restreindre singulièrement cette liberté. C'est qu'en Allemagne comme en France, bien des gens partageaient les idées exprimées par le Gouvernement britannique à la Conférence de Paris de 1910 au sujet de la nécessité pour les gouvernements d'assurer leur sécurité et de sauvegarder leur indépendance. Aussi l'accord franco-allemand limite-t-il nettement cette liberté en posant : 1° que les aéronefs militaires ne pourront pénétrer sur le territoire de l'un des États que sur l'*invitation* de cet État ; 2° que les aéronefs civils devront remplir des conditions minutieusement déterminées ; 3° que les uns et les autres ne pourront circuler qu'en dehors des zones interdites, librement délimitées par chaque État.

L'application de cette dernière clause ayant abouti à la création de véritables couloirs, on peut bien dire que les aéronefs civils ne jouissaient que d'une très relative liberté de circulation.

Nous ne pousserons pas plus loin l'examen de cet arrangement, mais il était intéressant de constater (1) que les deux

(1) Louis Rolland, *op. cit.*

États qui ont, en Europe, fait le premier pas dans la voie de l'élaboration d'une réglementation internationale de la circulation aérienne, ont, en même temps, apporté des entraves très réelles à cette circulation.

Cette divergence entre les aspirations des auteurs et les décisions des gouvernements apparaîtra dans toutes les conventions internationales que nous aurons à examiner. Ces restrictions soulèveront des protestations, mais il faudra bien se résoudre à admettre qu'en raison du souci qu'ont les gouvernements de leur sécurité, le régime de la liberté de la circulation aérienne ne pourra être instauré que par un vaste accord international et seulement lorsque le développement du trafic aérien sera devenu tel que tous les gouvernements auront un intérêt vital à y participer.

CHAPITRE II

L'ÉLABORATION DE LA CONVENTION DE 1919

On peut penser que, si la guerre n'était pas intervenue en 1914, d'autres conventions du genre de l'accord franco-allemand de 1913 eussent été conclues entre de nombreux États et que l'on eût ensuite vu se former des groupements qui, en s'élargissant et en fusionnant, eussent progressivement conduit à la constitution, au point de vue aéronautique, d'une société des États.

Une telle évolution eût toutefois risqué d'être lente et l'on peut se demander si plusieurs larges unions n'eussent pas subsisté, avec différents systèmes de droit, qu'il eût été difficile de concilier ultérieurement lorsqu'ils auraient été sanctionnés par les législations nationales des États.

A notre sens, la méthode de 1910 était beaucoup plus sûre, car il importait, pour assurer l'unité du droit aérien, si précieuse, indispensable même puisque la navigation aérienne est par nature internationale, de se hâter d'en fixer internationalement les principes avant toute action individuelle des États.

La guerre mondiale, en arrêtant les gouvernements sur la pente où les lançait l'échec de la Conférence de Paris de

1910, en suspendant les négociations particulières engagées entre divers États, a sans doute évité des scissions irrémédiables et permis de reprendre plus tard la discussion générale lorsque les immenses progrès techniques réalisés au cours des quatre années de conflit firent apparaître les possibilités immenses de la navigation aérienne et par conséquent l'importance de l'unité du droit aérien.

On pouvait en effet constater, à la fin de la guerre, que pendant les hostilités la vitesse moyenne des avions avait été doublée, le rayon d'action quadruplé, le plafond pratique élevé de 1.500 à 6.000 mètres, la charge utile portée de quelques quintaux à plusieurs tonnes, et l'on pouvait déjà prévoir que, dans un avenir presque immédiat, les lignes aériennes sillonnaient les continents et franchiraient les mers; il était d'ores et déjà certain que le trafic aérien national serait négligeable et il était évident, pour tous les hommes de l'air, que le statut de la navigation aérienne internationale devrait être fixé sans délai.

Or, à ce moment, s'ouvraient à Paris les plus vastes assises internationales qui eussent jamais été réunies. Les plénipotentiaires des trente-deux Puissances ex-alliées et associées s'assemblaient pour élaborer un traité de paix qui devait non seulement régler la liquidation de la guerre, mais préparer une nouvelle organisation de la communauté des États en instituant une Société des Nations, une Cour internationale de Justice, un Bureau international du Travail et amorcer un système complexe de conventions devant régir les rapports de plus en plus intimes des gouvernements entre eux.

Une fièvre de collaboration en vue de l'organisation de la paix enflammait les esprits de tous ceux qui se trouvaient mêlés aux travaux de la Conférence, aucune entreprise ne

paraissait trop hardie, aucune entente ne semblait impossible à ceux qui venaient de lutter coude à coude pendant quatre ans et, dans ce milieu, les hommes de l'air ne pouvaient pas être les moins enthousiastes, car entre aviateurs la camaraderie était devenue une véritable fraternité.

Les experts aéronautiques des délégations à la Conférence, pleins de foi dans l'avenir de la navigation aérienne, avertis de ses besoins, convaincus de l'absolue nécessité d'une entente internationale pour assurer son développement et fixer ses lois, rompus à l'action concertée par des années de confiante collaboration, ne pouvaient pas ne pas penser à reprendre la tâche abandonnée en 1910 et ne pas vouloir faire tous leurs efforts pour la mener à bien.

L'obstacle sur lequel était venu se briser l'élan de la précédente conférence avait, par ailleurs, disparu : l'Angleterre, menacée pendant la guerre par l'activité des sous-marins ennemis, meurtrie par les bombardements aériens, avait compris que son isolement insulaire ne la protégerait plus désormais et, brusquement, mue par le sens pratique qui fut sa force au cours des siècles, elle avait réalisé qu'il lui faudrait tenter d'occuper dans le ciel la place prépondérante qu'elle avait jusqu'alors tenue sur les mers ; l'Angleterre, à cause même de sa situation géographique en marge de l'Europe, en raison de la nécessité où elle allait se trouver d'assurer ses communications aériennes avec le reste de l'Empire, était devenue le plus chaleureux défenseur du principe de la liberté des communications par la voie de l'air.

Des hommes avisés lancèrent l'idée à ce moment particulièrement favorable, l'action s'organisa et l'effort vigoureusement poursuivi aboutit cette fois à l'élaboration de la *Convention portant réglementation de la navigation aérienne*, signée à Paris le 13 octobre 1919.

Ce fut le Gouvernement français qui proposa la reprise des négociations internationales en vue de l'élaboration de la convention.

Il avait été lui-même saisi de la question par la Direction de l'Aéronautique militaire du ministère de la Guerre qui, appréciant les services rendus vers la fin des hostilités par une organisation dénommée « Comité interallié d'Aviation », avait estimé qu'un organisme de ce genre, adapté à la période de transition de la Conférence de la Paix, puis organisé en vue de son fonctionnement comme organisme international d'après-guerre, serait indispensable pour assurer le développement de la navigation aérienne civile et l'unification du droit aérien.

Ce « Comité interallié d'Aviation » constitué en septembre 1917 avait été, en 1918, composé de deux représentants de chacune des quatre Puissances suivantes :

FRANCE.....	M. J.-L. Dumesnil, Sous-Secrétaire d'État de l'aéronautique militaire et maritime. M. le Colonel Dhé, Directeur de l'aéronautique militaire.
GRANDE-BRETAGNE.....	Sir Arthur Duckham, Directeur général des fabrications de l'aéronautique. M. le Colonel Peal, Chef de la mission d'aviation à Paris.
ÉTATS-UNIS.....	M. le Général Mason Patrick, Directeur du Service aéronautique du corps expéditionnaire américain. M. le Colonel Dunwoody, Directeur des Services aéronautiques à Paris.
ITALIE.....	M. Chiesa, Commissaire général de l'aéronautique. M. Grassi, Chef de la mission d'aviation à Paris.
<i>Secrétaire.....</i>	M. le Capitaine Boulanger.

Ce comité avait été chargé des tâches suivantes :

1. Etude en commun des programmes de fabrication.
2. Répartition des matières premières entre les aéronautiques alliées.

3. Etude des mesures à prendre pour tendre vers l'unification des types d'avions, de moteurs et du matériel aéronautique en général.

Considérant qu'il y aurait, dans l'avenir, amplement place pour une organisation de ce genre, la Direction de l'aéronautique préconisait la transformation de ce comité en un organisme permanent qui serait chargé de préparer une convention relative à la navigation aérienne et aurait pouvoir d'en suivre l'application ainsi que de proposer les modifications qui lui seraient dictées par l'expérience.

Par lettre en date du 24 janvier 1919, M. G. Clemenceau, président du Conseil, ministre de la Guerre et président de la Conférence de la Paix, approuvant ces suggestions, proposa au Président de la République des États-Unis, au Premier ministre de la Grande-Bretagne et au président du Conseil du Royaume d'Italie de modifier et compléter l'ancien Comité interallié d'Aviation afin que la Conférence de la Paix pût l'utiliser comme organe consultatif pour toutes les questions aéronautiques, puis de le maintenir ultérieurement comme organe permanent chargé de traiter toutes les questions aéronautiques d'intérêt international.

Le 5 février 1919, M. Orlando, président du Conseil d'Italie, déclara qu'il s'associait pleinement à la proposition française.

Le 7 février, M. Woodrow Wilson fit des réserves au sujet de la possibilité de prélever sur le personnel de la Conférence les personnalités devant compléter le Comité interallié d'aviation, mais accepta en principe la transformation de ce comité en organisation permanente.

Le 12 février, Lord Milner, en l'absence de M. Lloyd George, reconnut l'intérêt de la suggestion française, mais proposa de remplacer le Comité interallié d'Aviation, créé pour des buts

déterminés, par une commission interalliée composée de deux représentants pour les États-Unis d'Amérique, l'Empire britannique, la France, l'Italie et le Japon et de cinq représentants élus par les autres États participant à la Conférence de la Paix, assistés d'experts techniques qualifiés et chargés d'étudier toutes les questions relatives à la navigation aérienne soulevées à la Conférence, d'élaborer une convention internationale à examiner d'urgence et de poursuivre ultérieurement de façon permanente son travail de réglementation.

Le Gouvernement français fit savoir, le 15 février, qu'il se ralliait entièrement à la proposition britannique et demanda de fixer au 6 mars la première réunion de cette commission.

Au cours de cette séance, les Délégations américaine et italienne se rallièrent également à la proposition anglaise et la Commission décida de créer trois sous-commissions :

- Une sous-commission technique,
- Une sous-commission militaire,
- Une sous-commission commerciale, légale et financière

et d'aborder sans retard la préparation de la Convention internationale de navigation aérienne.

La Commission de l'aéronautique de la Conférence de la Paix fonctionna régulièrement à partir de ce jour.

Deux décisions du Conseil suprême de la Conférence de la Paix, en date du 12 et du 15 mars 1929, sanctionnèrent sa création et la chargèrent :

- 1^o D'étudier toutes les questions aéronautiques qui lui seraient posées par le Conseil suprême de la Conférence de la Paix;
- 2^o D'étudier toutes les questions aéronautiques qu'elle estimerait devoir soumettre au Conseil suprême de la Conférence de la Paix;
- 3^o De rédiger une convention relative à la navigation aérienne.

Cette commission, présidée par le colonel Dhé puis par le

général Duval, fut constituée par la réunion des délégués suivants :

Deux représentants pour chacune des principales Puissances : États-Unis, Empire britannique, France, Italie et Japon ;

Un représentant pour chacune des sept Puissances à intérêts limités désignées par le Conseil suprême, savoir : Belgique, Brésil, Cuba, Grèce, Portugal, Roumanie, Serbie-Croatie-Slovénie.

Ces représentants, désignés par ces différents gouvernements, furent :

ÉTATS-UNIS.....	M. le Rear Admiral Knapp. M. le Major General Mason Patrick.
EMPIRE BRITANNIQUE.....	M. le Major General The Right Honourable J.-E.-B. Seely. M. le Major General Sykes.
FRANCE.....	M. le Colonel Dhé, puis le Général Duval. M. le Capitaine de vaisseau Chauvin, puis le Capitaine de frégate Valdenaire.
ITALIE.....	M. Chiesa. M. le Général Moris, puis l'Amiral Orsini.
JAPON.....	M. le Général Tanaka. M. Yamakawa.
BELGIQUE.....	M. le Colonel Van Crombrugge.
BRÉSIL.....	M. le Capitaine de frégate Armando Burla- maqui.
CUBA.....	M. de Bustamante.
GRÈCE.....	M. le Colonel A. Mazarakis, puis M. le Capi- taine de vaisseau Botassis.
PORTUGAL.....	M. le Colonel Norton de Mattos.
ROUMANIE.....	M. le Colonel Dumitrescu.
ÉTAT SERBE-CROATE-SLO- VÈNE.....	M. le Commandant Mirko Marinkovitch.

La composition des sous-commissions fut la suivante :

Sous-commission militaire.

<i>Président</i>	Général Groves (Empire britannique).
<i>Vice-Président</i>	Général Tanaka (Japon).

Membres :

ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE...	M. le Brigadier général B. D. Foulois. M. le Capitaine Luke Mac Namee (U. S. N.).
EMPIRE BRITANNIQUE.....	M. le General Groves.
FRANCE	M. le Général Duval. M. le Lieutenant-Colonel Sacconney. M. le Commandant Poli-Marchetti. M. le Commandant d'Aiguillon. M. le Commandant Duseigneur. M. le Capitaine Leroy.
ITALIE.....	M. l'Amiral Orsini. M. le Colonel Siebert. M. le Lieutenant-Colonel Piccio.
JAPON.....	M. le Général Tanaka. M. le Capitaine de vaisseau Osumi.

Sous-commission technique.

<i>Président</i>	Lieutenant-Colonel Butterfield (États-Unis d'Amérique).
<i>Vice-Président</i>	Capitaine Finzi (Italie).

Membres :

ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE...	M. le Lieutenant-Colonel Butterfield. M. le Lieutenant-Commander J.-L. Callan (U. S. N. R. F.). M. le Lieutenant Ralph Kiely (U. S. N.).
EMPIRE BRITANNIQUE.....	M. le Colonel Blandy. M. le Major James.
FRANCE.....	M. le Lieutenant-Colonel Sacconney. M. le Commandant d'Aiguillon. M. le Capitaine de corvette de l'Escaille. M. le Commandant Duseigneur. M. Lallemand. M. Soreau.
ITALIE	M. l'Amiral Orsini. M. le Lieutenant-Colonel Constanzi. M. le Lieutenant-Colonel Berliri. M. le Capitaine Finzi.
JAPON.....	M. le Professeur Tanakadate. M. le Lieutenant de vaisseau Takata.

Sous-commission légale, commerciale et financière.

<i>Président</i>	M. d'Aubigny (France).
<i>Vice-Présidents</i>	M. le Professeur Buzzati (Italie).

	M. J.-L.-H. White-Smith (Empire britannique).
<i>Rapporteurs</i>	M. le Capitaine Bacon (U. S. A.). M. de Lapradelle (France). M. Buzzati (Italie).
<i>Secrétaire</i>	M. le Commandant d'Aiguillon (France).
<i>Membres :</i>	
ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE...	M. le Commandant Pollock (U. S. N.). M. le Lieutenant-Commander J.-L. Callan (U. S. N. R. F.). M. le Capitaine Bacon (A. S., U. S. A.).
EMPIRE BRITANNIQUE.....	M. le Capitaine Tindal Atkinson. M. White-Smith.
FRANCE.....	M. d'Aubigny. M. Pierre-Etienne Flandin. M. de Lapradelle. M. le Commandant d'Aiguillon. M. Bollet. M. Branet. M. Fighiera. M. de Navailles. M. Labussière. M. Wahl. M. Pasquet.
ITALIE.....	S. E. M. Chiesa. M. Delmati. M. le Lieutenant-Colonel Berliri. M. d'Amelio. M. Buzzati.
JAPON.....	M. Yamakawa. M. le Commandant Funakoshi.

La Commission fournit des réponses à deux questions qui lui furent posées par le Conseil suprême de la Conférence de la Paix, elle présenta une étude sur les clauses concernant la navigation aérienne à insérer dans les traités de paix, mais s'attacha surtout à l'élaboration de la convention relative à la navigation aérienne.

Il nous semble utile, avant d'examiner ses travaux, de nous arrêter un peu sur la composition de la Commission.

Chaque gouvernement était invité à envoyer un ou deux représentants; ces représentants, chaque gouvernement les désignait à son gré, mais il était tout naturel qu'il s'adressât alors à des personnalités de son pays bien au courant des questions d'aviation et, naturellement, c'était chez les militaires qu'il fallait chercher ces experts, puisque c'étaient eux qui, pendant quatre années, avaient dirigé les aviations nationales dont ils avaient suivi et suscité tous les progrès.

On fit cependant siéger dans cette commission, et les sous-commissions qu'elle créa, à côté d'une majorité de militaires, un assez grand nombre de techniciens, de professeurs et de savants.

Des critiques ont été ultérieurement formulées sur la composition de cette commission et on lui reprocha surtout de n'avoir représenté que les gouvernements ex-alliés et associés.

Les considérations précédentes expliquent suffisamment l'origine de ses membres, mais il est bien évident que l'on peut maintenant regretter que toutes les nations n'aient pas été appelées à faire alors partie de cette commission. Toutefois, si l'on veut bien réfléchir à la mentalité de cette époque si rapprochée de l'armistice, si l'on veut bien considérer que la Commission rassemblait tous les chefs des aviations alliées, on doit reconnaître qu'il eût été vraiment difficile de convoquer autour de la même table les adversaires qu'ils avaient si récemment combattus. Les esprits ont changé bien vite, si rapidement qu'un an ou deux après la chose eût été possible, mais au début de 1919 l'opération eût été vraiment délicate et, à vrai dire, personne n'a pensé à la tenter.

On doit peut-être le regretter, mais il n'est d'autre part pas certain que la limitation de cette commission n'ait pas justement permis d'aboutir à des résultats rapides.

On peut en effet se demander si une commission plus large aurait jamais obtenu un succès aussi complet, car les hommes qui se trouvèrent réunis au sein de la Commission ne se sont si rapidement mis d'accord que parce qu'ils avaient l'habitude de travailler ensemble, qu'ils désiraient poursuivre leur œuvre et que leur confiance mutuelle était totale.

Les militaires ont recherché le résultat immédiat en bousculant un peu les juristes, on ne s'est pas préoccupé de certains aspects de la question qui, en 1910, avaient soulevé des discussions considérables, et c'est sans doute grâce à cet élan, à cet entrain, à cette camaraderie des délégués qu'on a pu poser les principes en un jour, dresser l'ossature de la Convention en quelques semaines et la rédiger en moins de quatre mois.

Dès sa première séance de travail, le 17 mars 1919, la Commission décida en effet d'aborder l'étude des principes fondamentaux devant régir la navigation aérienne pour les donner comme directives aux sous-commissions chargées de préparer le texte de la Convention.

Principe de la souveraineté des États sur l'air au-dessus de leur territoire (proposition américaine) :

1. Reconnaissance : 1° du principe de la souveraineté pleine et entière de chaque État sur l'air au-dessus de ses territoires et eaux territoriales, ce qui entraîne la faculté d'exclure les aéronefs étrangers; 2° droit pour chaque État d'imposer sa juridiction sur l'air au-dessus de son territoire et de ses eaux territoriales.

Principe de l'admission des aéronefs des États contractants (proposition britannique) :

2. Sous réserve du principe de la souveraineté, reconnaissance de la nécessité d'accorder à la navigation aérienne internationale la plus grande liberté

possible conciliable avec la sécurité de l'État, l'application des règlements relatifs à l'admission des aéronefs des États contractants (règlements qui devront par la suite ne pas être excessifs) et la législation intérieure du pays.

Principe de l'égalité de traitement (proposition britannique) :

3. En ce qui concerne les règlements intérieurs relatifs à l'admission et au traitement des aéronefs des États contractants, reconnaissance du principe de l'absence de toute différence basée sur la nationalité.

Principe de la nationalité (proposition américaine) :

4. Reconnaissance du principe que tout aéronef doit posséder la nationalité d'un seul État contractant et que tout aéronef doit être inscrit sur les registres de l'État dont il possède la nationalité.

Règlements de sécurité :

5. Les clauses suivantes sont reconnues comme désirables au point de vue international en vue d'assurer la sécurité de la navigation aérienne :

a) Règlement rendant obligatoires les certificats de navigabilité aérienne et les permis pour équipement de T. S. F., tout au moins en ce qui concerne les aéronefs commerciaux. Reconnaissance mutuelle de ces certificats et permis par les États contractants.

b) Règlements rendant obligatoires les permis pour pilotes et autre personnel aéronautique. Reconnaissance mutuelle de ces permis par les États contractants.

c) Règles internationales de l'air, comprenant les règles internationales de signaux, de feux, et celles établies en vue d'éviter les collisions. Règles d'atterrissage et règlements au sol.

Régime des avions d'État :

6. Reconnaissance du principe d'un traitement spécial pour les aéronefs d'armée, de marine et d'État, c'est-à-dire services de gouvernement.

Principe du droit de transit :

7. Reconnaissance du droit de transit sans atterrissage pour le trafic international entre deux points placés en dehors du territoire d'un État contractant, sous réserve du droit de l'État traversé de pouvoir se réserver son propre

trafic commercial aérien et de pouvoir obliger à atterrir, à l'aide de signaux convenus, tout aéronef le survolant.

Principe du droit d'atterrissage :

8. Reconnaissance du droit de l'utilisation par les aéronefs de tous les États contractants de tous les aérodromes publics, en admettant le principe que les taxes d'atterrissage seront imposées sans différence basée sur la nationalité.

Réparation des dommages :

9. Reconnaissance du principe d'indemnités mutuelles entre États contractants pour couvrir les dommages infligés aux personnes ou aux biens dans un État par un aéronef d'État dans un autre État contractant.

Nécessité d'une commission internationale permanente :

10. Reconnaissance de la nécessité d'une commission internationale permanente d'aéronautique.

Caractère obligatoire de la Convention :

11. Reconnaissance de l'obligation de chaque État contractant de régler sa législation intérieure suivant les clauses de la Convention.

Effet de l'état de guerre sur la Convention :

12. Reconnaissance du principe que la Convention n'affecte pas les devoirs et les droits des belligérants et des neutres en temps de guerre.

La Commission arrêta, au surplus, le même jour, la liste suivante de questions concernant la Convention à renvoyer pour étude à ses sous-commissions :

Questions à soumettre à une sous-commission mixte militaire, commerciale, financière et juridique.

Principes de la liberté de l'air au point de vue de la sécurité des États.

Détermination des frontières aériennes et des zones interdites, soit pour chaque pays, soit dans un intérêt international.

Problèmes posés par la question des douanes.

Question sanitaire.

Émigration.

Police des frontières.

Obligation de suivre des routes internationales aux abords des frontières.

*Questions à soumettre à la sous-commission juridique,
commerciale et financière.*

Principe de la liberté ou de la souveraineté de l'air. Juridictions compétentes.

Traitements à appliquer aux aéronefs étrangers.

Traitement spécial à appliquer aux aéronefs de l'armée, de la marine et de l'État (en service d'État).

Obligation pour les États contractants d'appliquer les principes de la Convention dans leur législation nationale.

Influence de la Convention sur les droits et devoirs des belligérants et des neutres en temps de guerre.

Principes fondamentaux concernant la nationalité des aéronefs déterminée par l'enregistrement et du personnel breveté.

Nécessité d'insérer dans la Convention des clauses permettant l'application de la législation civile de chacun des États. Registres, échange de registres. Obligation de tenir des livres de bord.

Droit de transit. Droit de chaque État de se réserver son commerce intérieur.

Réglementation rendant obligatoires les certificats et permis pour les pilotes, le personnel et les appareils. Permis spéciaux pour l'installation de la T. S. F., tout au moins sur les aéronefs commerciaux.

Reconnaissance mutuelle des certificats et permis délivrés par les États contractants pour le personnel et les aéronefs.

Devoirs des États envers les appareils en détresse. Droits d'épaves.

Convention internationale pour les grandes lignes aériennes et les aéroports. Conditions d'utilisation des aéroports pour le trafic international, tarifs, taxes.

Raccordement des routes aériennes internationales. Obligation éventuelle pour les États de faire ou de laisser établir des routes aériennes présentant un intérêt international.

Rapports internationaux pour les assurances. Méthodes de réparation des dommages causés à des personnes ou à leurs propriétés par un aéronef d'un État contractant dans un autre État contractant.

Nécessité d'une commission internationale permanente de l'aéronautique. Définition des pouvoirs de cette commission.

Convention postale internationale.

Questions à soumettre à la sous-commission technique.

Unification des conditions techniques imposées aux appareils, certificats de navigabilité.

Détails techniques à mentionner sur les livres de bord.

Marques à inscrire sur les appareils.

Installation de la T. S. F. à bord.

Conditions techniques imposées pour l'obtention des brevets pour le personnel aéronautique.

Code international de l'air, règles de circulation aérienne, règles internationales concernant les feux de position et les signaux aériens, règles des atterrissages et règlements au sol.

Unification des signalisations pour les routes aériennes. Feux.

Organisation, fonctionnement et signalisation du service météorologique.

Règles internationales pour l'utilisation de la transmission d'ondes sans fil (télégraphie, téléphonie, télé mécanique), en ce qui concerne les besoins de l'aéronautique.

Unification de la construction des lignes aériennes.

Unification de la cartographie aérienne et de la présentation des guides et documents.

Nécessité de la communication des enquêtes spéciales techniques dans les accidents.

Institution d'une sous-commission ayant pour but d'étudier toutes les questions médicales se rapportant à l'aéronautique et d'unifier les documents s'y rapportant.

Le travail se trouvant ainsi défini, les sous-commissions n'avaient plus qu'à appliquer ce vaste programme minutieusement fixé.

Elles se mirent au travail, dès le 19 mars, en prenant pour base de discussion deux projets de convention qui avaient été préparés, l'un par le Gouvernement anglais, l'autre par le Gouvernement français.

Le projet anglais, comportant 26 articles et des annexes A à D, est reproduit ci-après en annexe H.

Le projet français, préparé par une Commission interministérielle de l'aéronautique civile, comportant 16 articles, des annexes A à E et un règlement du brevet de pilote aviateur, lui fait suite en annexe I.

Le professeur Buzzati s'efforça de les rapprocher dans un texte qui facilita grandement la discussion.

Les travaux de la Sous-Commission technique aboutirent à la préparation des annexes A, B, C, D, E, F et G à la Convention.

La discussion, en sous-commission juridique, du texte même de la Convention et de l'annexe H relative aux questions douanières fut des plus intéressantes et les trois rapports, préparés par MM. Bacon, Buzzati et de Lapradelle, et présentés à la Commission par M. de Lapradelle, font ressortir la science juridique et le soin avec lesquels chacun des problèmes fut examiné.

Le premier rapport de la Sous-Commission, en date du 11 avril, serait à citer en entier : nous ne manquerons pas de nous y référer lorsque nous étudierons le texte de la Convention.

Ce rapport était accompagné d'un projet de convention en 41 articles, qui fut examiné par la Commission au cours de ses quatre séances des 14 et 16 avril.

Diverses modifications furent alors apportées à ce texte et les Sous-Commissions technique et juridique furent invitées à se réunir pour fondre en un seul les deux projets qu'elles avaient présentés et s'assurer de l'exactitude des traductions. Cette dernière recommandation n'était pas sans intérêt, car la Sous-Commission juridique ayant travaillé sur un texte en français et la Sous-Commission technique ayant pris pour base un texte anglais, le projet en deux langues présenté à la Commission était pour une partie traduit de l'anglais et pour l'autre traduit du français.

La Sous-Commission juridique devait en outre poursuivre l'étude d'une convention postale et d'une proposition britannique concernant l'exemption des poursuites pour contre-façon d'un aéronef en transit.

Elle se réunit donc de nouveau du 12 au 17 avril, puis confia la mise au point des textes à un Comité de rédaction comprenant les rapporteurs et quelques experts des deux sous-commissions.

Ce comité siégea du 24 au 27 avril et rédigea le rapport final de la Sous-Commission juridique, en date du 27 avril, qui fut présenté le 5 mai à la Commission.

Il contenait un projet révisé de convention en 43 articles, complété par six annexes techniques A à F et une annexe H relative aux douanes.

Un rapport séparé traitait de la question susvisée, posée par la Délégation britannique, de « l'exemption des poursuites pour contrefaçon d'un aéronef en transit ».

Ce projet général révisé fut examiné par la Commission dans ses séances des 5, 6, 7 et 8 mai 1919.

Un certain nombre de modifications furent encore apportées au texte de divers articles, mais la Commission ne réussit pas à atteindre sur tous les points un accord unanime, si bien que des réserves furent formulées par plusieurs délégations.

La Commission repoussa en outre la proposition de compléter la Convention par une annexe postale et une annexe médicale jugées nécessaires par la Délégation italienne.

Le texte définitif du « Projet de Convention » à présenter au Conseil suprême de la Conférence de la Paix fut alors renvoyé, non pas aux sous-commissions, mais à un Comité de rédaction composé comme suit :

Lieutenant-Colonel Pujo (France), Secrétaire général ;
Capitaine Bacon (États-Unis d'Amérique) ;
Capitaine Morton (États-Unis d'Amérique) ;
Capitaine Tindal Atkinson (Empire britannique) ;
Capitaine Albert Roper (France) ;
Lieutenant-Colonel Guidoni (Italie).

Ce Projet de Convention, dont le texte est reproduit ci-après en annexe J, inséré dans un rapport en date du

3 juillet 1919, fut présenté au Conseil suprême de la Conférence de la Paix, le 10 juillet 1919, accompagné des réserves suivantes :

Délégation des États-Unis.

a) ART. 15. — Réserve en ce qui concerne le dernier paragraphe rédigé comme suit :

« L'établissement des voies internationales de navigation aérienne est subordonné à l'assentiment des États survolés ».

La délégation des États-Unis n'est pas opposée au principe posé, mais elle estime que l'insertion de ce paragraphe n'est pas nécessaire et que, dans la rédaction actuelle, le sens en est obscur.

b) ART. 18. — La délégation des États-Unis fait des réserves sur cet article dans son ensemble parce qu'elle n'en approuve pas le principe et qu'elle croit que la méthode proposée pour poursuivre les infractions serait inefficace.

c) ART. 25. — La délégation des États-Unis fait des réserves sur cet article. Elle est favorable à la proposition réclamant l'égalité de traitement pour les aéronefs, soit étrangers, soit nationaux, mais étant donnée la division des pouvoirs dans la constitution des États-Unis entre le Gouvernement fédéral et ceux des divers États, la délégation met en doute que le Gouvernement fédéral puisse exercer sur tous les aérodromes des États-Unis la mesure de contrôle des tarifs et droits demandés par cet article tel qu'il est rédigé.

d) ART. 37. — La délégation des États-Unis fait des réserves en ce qui concerne le paragraphe D de cet article en raison de ses réserves sur l'annexe H.

e) ART. 40. — La délégation des États-Unis fait des réserves sur cet article à cause de la référence à l'annexe H qu'il contient.

f) Annexe H. — La délégation des États-Unis fait des réserves générales sur cette annexe dans son ensemble, parce que les délégués américains estiment qu'elle ne devrait pas faire partie de cette Convention sur la navigation aérienne.

Délégation de l'Empire britannique.

Les Plénipotentiaires canadiens, après un soigneux examen des derniers amendements apportés au projet de Convention aérienne, sont prêts à le signer avec les réserves suivantes :

I. Cette acceptation ne doit pas être considérée comme une renonciation

aux objections soulevées par les Plénipotentiaires canadiens (1) qui n'ont pas été traitées par les récents amendements. Le sort futur de ces objections est, par conséquent, absolument réservé à l'examen du Gouvernement et du Parlement canadiens.

II. La signature de la Convention par les Plénipotentiaires canadiens ne doit être considérée que comme une suggestion provisoire n'engageant pas le Gouvernement du Canada, et n'imposant nullement au Gouvernement du Canada l'obligation de soumettre la Convention à la ratification du Parlement canadien.

Délégation française.

La délégation française à la Commission de l'aéronautique de la Conférence de la Paix fait les réserves suivantes sur l'adoption de l'article 18 de la Convention relative à la navigation aérienne rédigé comme suit :

« Le passage ou le transit, avec ou sans atterrissage, et les arrêts raisonnablement nécessaires à ce transit, de tout aéronef à travers le territoire d'un État contractant ne donneront lieu à aucune saisie ou détention de l'aéronef par cet État, ou pour son compte, ou par une personne quelconque de cet État, ou pour le compte de cette personne, en raison du fait que la construction ou le mécanisme dudit aéronef sera une infraction à un brevet, dessin ou modèle quelconque dûment déposé ou enregistré dans cet État. Toute réclamation contre une infraction de ce genre sera dûment faite dans le pays d'origine de l'aéronef ».

La délégation française estime que la propriété industrielle n'est plus suffisamment protégée en matière aéronautique si le droit de saisie est retiré au propriétaire d'un brevet dûment déposé. Elle pense, en outre, que les représentants siégeant maintenant à la Conférence de la Paix ne peuvent modifier un traité international antérieur comme la Convention de Paris du 20 mars 1883 qui a été signée par un grand nombre d'États dont plusieurs ne sont pas actuellement représentés à Paris.

Délégation italienne.

La délégation italienne doit faire des réserves à l'article 37, tel qu'il est rédigé, parce qu'elle croit que le texte de l'article est en contradiction avec l'article 2.

En effet, l'article 37 dit que : « Rien dans la présente Convention ne sera compris comme devant empêcher les États contractants de conclure, conformément aux principes établis par la Convention, des protocoles spéciaux d'État à État à propos des douanes, de la police, des postes, etc. ».

Tandis que l'article 2 dit :

(1) Relativement à la représentation du Canada à la Commission internationale de navigation aérienne prévue à l'article 34.

« Que toutes les règles posées par un État contractant, en ce qui concerne l'admission sur son territoire des aéronefs des autres États contractants, *s'appliquent sans distinction de nationalité* ».

Or, il paraît que si deux États contractants concluent par l'article 37 un protocole spécial pour les douanes, le même protocole devra être étendu à tous les États contractants, car, en cas contraire, les aéronefs des autres États contractants seraient soumis dans les deux premiers États à des règles diverses.

En outre, l'article 37 ne mentionne pas d'accord obligatoire relatif aux questions sanitaires, qui avait été envisagé parmi les questions que la Commission aurait dû résoudre (liste ci-dessus, pages 43 et 45) et qui avait été transmis à la Sous-Commission légale et technique.

La délégation italienne croit que la conclusion d'un accord entre les États contractants relatif aux questions sanitaires est absolument nécessaire à la navigation aérienne internationale, car, en l'état actuel des choses, la Convention et ses annexes ne font pas mention des règlements à appliquer aux passagers des aéronefs, aux frontières, quand l'état sanitaire des pays n'est pas normal.

Par ce motif, la délégation italienne propose que l'article 37, § 2, soit ainsi rédigé :

§ 2. « Rien dans la présente Convention ne sera compris comme devant empêcher les États contractants de conclure, conformément aux principes établis par la Convention, des protocoles spéciaux à propos des douanes, de la police et autres sujets d'intérêt commun en ce qui concerne la navigation aérienne ».

§ 3. « Des dispositions générales relatives aux questions sanitaires en ce qui concerne la navigation aérienne internationale feront l'objet d'un accord particulier à étudier par la Commission internationale de navigation aérienne et qui feront suite à l'annexe H de la présente Convention ».

C'est-à-dire que la délégation italienne propose de supprimer, dans le § 2, les mots « d'État à État (Between State and State) » et d'ajouter un § 3 relatif aux questions sanitaires.

Délégation cubaine.

ART. 23, § 3. — Réserve basée sur le fait que ledit paragraphe se trouve en contradiction avec les règles généralement adoptées par le droit privé international.

ART. 35, §§ 1, 2, 3, 4, 5 et 6. — Réserve motivée par le fait que le système proposé est complètement différent de celui adopté pour la Société des Nations et absolument contraire au principe fondamental de l'égalité des Nations, tel qu'il a été formulé par l'Institut américain de Droit international, par décision prise à l'unanimité, et sous la présidence d'un homme d'État éminent, au cours de la guerre mondiale, dans la séance tenue à Washington le 6 janvier 1916.

Cette décision est ainsi formulée :

« Toute Nation est, en droit et devant le droit, l'égale de tout autre membre de la Société des Nations, et tous les États ont le droit de proclamer, et, conformément à la déclaration d'indépendance des États-Unis, de prendre parmi les Puissances du Globe la situation séparée et égale à laquelle les lois naturelles et divines leur donnent droit ».

Délégation portugaise.

Le délégué du Portugal fait la réserve suivante, sur la contradiction existant entre la doctrine exprimée dans le § 2 de l'article 15 et celle définie dans le § 1 de l'article 25.

Ainsi, d'après l'article 15, il est établi que :

« Tout aéronef qui se rend d'un État dans un autre État doit, si le règlement de ce dernier l'exige, atterrir dans une des aéroplaces fixées par lui. Notification de ces aéroplaces sera fournie par les États contractants à la Commission internationale de navigation aérienne qui transmettra cette notification à tous les États contractants ».

Le § 1 de l'article 25 dit :

« Dans tous les États contractants, toute aéroplace ouverte contre paiement de certains droits à l'usage public des aéronefs nationaux sera également ouverte aux aéronefs de tous les autres États contractants ».

C'est-à-dire, l'article 15 exprime clairement que c'est l'État survolé qui fixe l'aéroplace où tout aéronef se rendant d'un État dans un autre État doit atterrir.

Et le même article dit aussi : que tous les États contractants doivent notifier à la Commission internationale de navigation aérienne la situation de ces aéroplaces afin que celle-ci transmette cette notification à tous les États contractants.

Par conséquent, d'après cet article 15, il ressort que : un aéronef n'est pas libre d'atterrir dans toutes les aéroplaces mais seulement dans les aéroplaces notifiées à la Commission internationale de navigation aérienne par l'État survolé.

L'article 25, au contraire, n'établit pas la moindre restriction et permet à tout aéronef d'atterrir à n'importe quelle aéroplace de l'État survolé, pourvu que cette aéroplace soit ouverte au service public, contre paiement de certains droits.

La délégation portugaise juge donc nécessaire de rédiger le § 1 de l'article 25 en conformité avec la doctrine clairement exprimée et définie par l'article 15.

Le Conseil suprême considéra que ces réserves devraient,

si elles étaient maintenues par les représentants des Puissances, être soigneusement examinées et qu'elles seraient par conséquent de nature à retarder l'acceptation de la Convention. Il invita en conséquence la Commission à se réunir de nouveau pour s'efforcer d'en réduire le nombre.

La Commission tint donc, les 24 et 30 juillet 1919, deux nouvelles séances au cours desquelles les réserves des délégations italienne et portugaise furent retirées.

Pour obtenir ce résultat, la Commission dut seulement décider d'ajouter à la fin de l'article 37 du Projet de Convention la phrase suivante :

« Tout protocole de ce genre devra être immédiatement notifié à la Commission internationale de navigation aérienne qui communiquera cette information à tous les autres États contractants ».

Le Projet de Convention fut alors étudié par le Comité de rédaction de la Conférence de la Paix, alors composé de MM. James Brown Scott, Fromageot, Malkin, Ricci-Buzzati et Nagaoka. Ce comité remania assez sensiblement la forme de certaines dispositions et le projet fut présenté au Conseil suprême de la Conférence de la Paix le 27 septembre 1919.

En notre qualité de Rapporteur général de la Commission, nous eûmes alors l'honneur d'exposer au Conseil les thèses britannique et française sur la question faisant l'objet de la réserve de la Délégation française reproduite ci-dessus et, faisant état d'un avis émis à ce sujet par les juristes de la Conférence, de suggérer l'adoption de la procédure consistant à permettre de soustraire un aéronef à la saisie pour contrefaçon moyennant le dépôt d'un cautionnement fixé par l'autorité compétente du lieu de la saisie.

L'accord s'étant fait sur cette formule, la Délégation française retira sa réserve.

Le Conseil décida ensuite :

1° De supprimer l'article 23 du projet, parce que l'utilité des §§ 1, 2 et 5 n'était pas certaine en raison des dispositions générales de l'article 1^{er} et parce que les §§ 3 et 4 soulevaient une trop vaste controverse qu'il n'y avait pas lieu de régler à propos de la réglementation spéciale de la navigation aérienne;

2° De donner simplement acte à la Délégation cubaine de sa protestation relative à l'article 35;

3° De prévoir un délai de six mois pour la signature de la Convention de façon à permettre au Gouvernement des États-Unis d'aplanir pendant cette période les difficultés d'ordre intérieur et de douanes qui avaient amené ses représentants à la Commission à formuler des réserves en ce qui concerne les §§ 15, 25, 37, 40 et l'annexe H du projet.

Le Projet de Convention fut donc, dans ces conditions, adopté sans réserve par le Conseil suprême de la Conférence de la Paix (1) et la Convention fut ouverte à la signature des plénipotentiaires des trente-deux Puissances alliées et associées, énumérées dans son préambule, le 13 octobre 1919.

La Convention fut, en raison du fait qu'elle avait été élaborée par la Conférence de la Paix, critiquée dès sa publication par certaines des Puissances qui n'avaient pas été invitées à participer à sa préparation.

Les critiques formulées par les États non signataires furent de deux sortes :

a) Certains de ces gouvernements rejetèrent la Convention sur la simple constatation de son origine.

b) D'autres l'examinèrent avec intérêt et formulèrent des objections méritant d'être prises en considération.

Les premiers tenaient la Convention pour un instrument diplomatique préparé par les Puissances alliées et associées

(1) Voir en annexe K le texte original de la Convention.

contre leurs ex-ennemis et affectaient de la considérer comme un « complément du Traité de Versailles ».

Cette critique n'était pas fondée, car les auteurs de la Convention avaient prévu et admis par avance l'adhésion des États ex-ennemis, certains d'entre eux avaient seulement voulu (art. 42) se réserver, par crainte d'incidents que la proximité de la guerre pouvait faire redouter, la possibilité de retarder ces adhésions pendant une certaine période, cette faculté devant d'ailleurs disparaître dès que ces États ex-ennemis deviendraient membres de la Société des Nations.

Si, d'autre part, la Convention était visée à l'article 320 du Traité de Versailles, ce n'était nullement pour imposer à l'Allemagne une obligation supplémentaire, mais pour prévoir, au contraire, une réduction de la durée des obligations imposées par les articles précédents au cas où l'Allemagne aurait été rapidement autorisée à adhérer à la Convention.

En fait, la Convention aérienne du 13 octobre 1919 a bien été élaborée *à l'occasion* de la Conférence de la Paix, mais elle n'a pas été inspirée de l'esprit de guerre : elle résulta, au contraire, du réel effort que ses auteurs eurent le mérite de tenter, dès 1919, en vue de résoudre objectivement le difficile problème de la réglementation de la navigation aérienne internationale.

Malgré leur sincère désir d'équité, les auteurs de la Convention n'avaient donc pas réussi à élaborer un acte contre lequel la critique ne pût s'exercer : un tel succès eût d'ailleurs été surprenant étant donné qu'ils s'étaient mis au travail trois mois après l'armistice, alors que l'aviation civile

n'existait pas encore et que l'on pouvait difficilement prévoir les conditions de son futur développement.

Des critiques s'élevèrent donc : elles ne surprirent nullement les auteurs de la Convention, qui les examinèrent consciencieusement et firent tout ce qui était en leur pouvoir pour corriger dans leur œuvre les défauts qu'on leur signalait.

CHAPITRE III

PREMIÈRES CRITIQUES

La première en date de ces critiques fut formulée par le Gouvernement suisse dans une lettre adressée le 30 novembre 1919 par M. Dunant, ministre de Suisse à Paris, au président de la Conférence de la Paix.

Elle était présentée dans les termes suivants :

Légation de Suisse en France.

Paris, le 30 novembre 1919.

A son Excellence Monsieur Georges Clemenceau,
président de la Conférence de la Paix, Paris.

MONSIEUR LE PRÉSIDENT,

Le 13 octobre dernier a été signée à Paris une Convention internationale de navigation aérienne.

L'article 5 de cette Convention stipule :

« Aucun État contractant n'admettra, si ce n'est par une autorisation spéciale et temporaire, la circulation, au-dessus de son territoire, d'un aéronef ne possédant pas la nationalité de l'un des États contractants ».

Et l'article 42 prévoit que « tout État ayant pris part à la guerre de 1914-1919 et n'étant pas signataire de la présente Convention ne pourra être admis à y adhérer que s'il est membre de la Société des Nations, ou jusqu'au 1^{er} janvier 1923, si son adhésion obtient le consentement des Puissances alliées et associées signataires du traité de Paix conclu avec ledit État. Après le 1^{er} janvier 1923, cette adhésion pourra être admise, si elle est agréée par les trois quarts au moins des États signataires et adhérents votant dans les conditions prévues à l'article 34 de la présente Convention.

« Les demandes d'adhésion seront adressées au Gouvernement de la Répu-

blique française qui les communiquera aux autres Puissances contractantes. A moins que l'État requérant soit admis de plein droit comme membre de la Société des Nations, le Gouvernement français recevra les suffrages desdites Puissances et leur fera connaître le résultat du vote ».

Or, les Puissances contractantes auxquelles les neutres, en vertu de la Convention du 13 octobre, interdiront l'accès de leur territoire, pourront prendre contre eux des mesures de réciprocité, tandis que les États alliés et associés, au bénéfice de l'article 313 du traité de Versailles et de l'article 276 du traité de Saint Germain, auront, en tout cas, pleine liberté de survol et d'atterrissage sur le territoire de l'Allemagne et de l'Autriche.

Vous conviendrez aisément, Monsieur le Président, que la situation géographique toute spéciale de la Suisse ne lui permet pas de se voir interdire le domaine aérien de deux de ses voisins. L'exemple suivant vous prouvera que, dans son intégralité, la Convention du 13 octobre renferme des stipulations rendant difficile l'adhésion de mon pays : pour le cas où, sur la base de la Convention de Paris, un service postal viendrait à être organisé entre Zurich et Varsovie, les avions suisses devraient suivre une route détournée empruntant les territoires italien, yougoslave et roumain, et longeant la crête tchécoslovaque des Carpathes, ce qui serait techniquement impraticable ; par contre, les avions polonais, au bénéfice du traité de Versailles, pourraient utiliser la ligne droite.

Il semble dès lors que l'article 5 précité doit être considéré comme ne pouvant matériellement pas être applicable à la Suisse.

Après avoir récemment conclu des accords provisoires, tant avec la France qu'avec la Grande-Bretagne, le Conseil fédéral désirerait examiner si, et le cas échéant dans quelles conditions, il lui serait possible d'adhérer à la Convention générale du 13 octobre. Afin de poursuivre cet examen en toute connaissance de cause, il importait à mon gouvernement de savoir tout d'abord si une solution pourrait être trouvée par le dépôt de réserves accompagnant l'adhésion suisse et précisant soit une interprétation de la Convention (différence entre États contractants et États adhérents, interprétation extensive du droit d'autorisation temporaire, etc...), soit l'exclusion de l'article 5 susmentionné.

Je serais particulièrement reconnaissant envers Votre Excellence de consentir à faire examiner cette question et de me communiquer ultérieurement la manière de voir des signataires de l'acte dont il s'agit.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'assurance de ma très haute considération.

Signé : DUNANT.

La Commission de l'aéronautique de la Conférence de la Paix s'étant séparée en juillet 1919 à l'issue de ses travaux, la Conférence des Ambassadeurs, qui avait, en janvier 1920,

remplacé le Conseil suprême de la Conférence de la Paix et se trouvait être l'organisation internationale représentant le groupe, alors dispersé, des États signataires de la Convention, chargea sa Commission de l'aéronautique (1) de rechercher un moyen de supprimer l'inégalité signalée.

Le problème était difficile parce qu'on ne pouvait pas songer à amender l'article 3 de la Convention, puisque, aux termes de l'article 34, aucune modification du texte original ne pouvait être proposée à l'acceptation des États signataires sans avoir été examinée et approuvée par la Commission internationale de navigation aérienne qui était prévue par la Convention mais ne devait être instituée que lors de son entrée en vigueur.

Cette commission présenta, le 31 mars 1920, le rapport suivant :

Rapport de la Commission de l'aéronautique.

Par une lettre en date du 10 décembre 1919, le Secrétaire général de la Conférence de la Paix a demandé à la Direction de l'aéronautique française de lui fournir les éléments d'une réponse à une lettre (*reproduite ci-dessus*) de la Légation de Suisse, en date du 30 novembre 1919, relative à la Convention aérienne internationale.

Le Général Duval, alors Directeur de l'aéronautique française, n'a pas cru pouvoir traiter seul cette question, étant donné qu'il s'agissait d'interpréter la Convention aérienne signée le 13 octobre 1919, à Paris, et il a saisi de la question les experts aéronautiques britannique, italien et japonais.

Ces experts aéronautiques ont, chacun pour leur part, examiné la demande de la Légation suisse et, l'ayant reconnue fondée, ils ont recherché le moyen de lui donner satisfaction. Mais la Commission de l'aéronautique n'a

(1) Constituée par la réunion des conseillers aéronautiques de la Conférence des Ambassadeurs :

M. le Général P. R. C. Groves (Grande-Bretagne);
M. le Capitaine Albert Roper (France);
M. le Colonel R. Piccio (Italie);
M. le Général Watanabe (Japon).

pu se saisir de la question qu'après la décision prise le 4 mars par la Conférence des Ambassadeurs en vertu de laquelle ladite Commission se trouve qualifiée pour étudier toutes les questions relatives à la Convention précitée.

Dans sa séance du 10 mars 1920, la Commission de l'aéronautique a examiné la lettre de la Légation suisse et le projet de réponse présenté par le représentant français, projet qui avait été établi en janvier par ce représentant (Capitaine Roper) en liaison avec le Comité de rédaction de la Conférence de la Paix.

Après discussion, la Commission de l'aéronautique est arrivée, *à l'unanimité*, aux conclusions suivantes :

La situation de la Suisse vis-à-vis de la Convention aérienne internationale est très clairement exposée dans la lettre de la Légation suisse et les objections à l'application par la Suisse de l'article 5 de la Convention, dans le cas particulier de ses relations avec les anciens États ennemis, ont une valeur indéniable.

Il est évident que si la Suisse, en application de l'article 5, interdit le survol de son territoire aux aéronefs des anciens États ennemis, elle se verra interdire par les gouvernements de ces États le survol de leurs territoires, car elle ne bénéficie naturellement pas du droit de survol reconnu aux Puissances alliées et associées par l'article 313 du Traité de Paix avec l'Allemagne, reproduit sous le n° 276 dans le Traité de Paix avec l'Autriche.

L'adhésion sans réserve de la Suisse à la Convention aérienne internationale du 13 octobre 1919 aurait donc pour résultat de priver la Suisse du droit, reconnu par ailleurs aux aéronefs des Puissances alliées et associées, de survoler le territoire des anciens États ennemis.

Il serait évidemment possible aux Puissances alliées de ne voir dans cette inégalité de traitement en leur faveur qu'un avantage résultant normalement de leur victoire, mais il semble préférable dans les négociations actuelles de se placer à un point de vue différent, moins égoïste, et, puisque les Puissances alliées et associées sont désireuses de voir tous les États neutres adhérer à la Convention du 13 octobre 1919, elles doivent s'efforcer de faciliter ces adhésions.

Dans ces conditions, la Commission a pensé qu'elle pouvait rechercher le moyen d'éviter à la Suisse les conséquences de l'application par elle aux anciens États ennemis de l'article 5 de la Convention :

Trois moyens ont été envisagés :

1° Suppression de l'article 5 ou interprétation très large des termes de cet article ;

2° Adhésion de la Suisse à la Convention avec une réserve sur l'article 5 ;

3° Adjonction à la Convention d'un protocole additionnel par lequel il serait admis que des dérogations à l'article 5 pourraient être accordées.

Le premier moyen a paru des plus dangereux à la Commission, qui l'a très catégoriquement repoussé. En effet, l'article 5 a été rédigé en pleine connaissance de cause par la Commission de l'aéronautique qui rédigea la Convention et qui a voulu que « l'autorisation spéciale et temporaire » prévue fût néces-

saire pour chaque vol. Une large interprétation, ou la suppression de l'article, seraient contraires aux intentions et aux décisions de ladite Commission.

Le deuxième moyen : adhésion de la Suisse avec une réserve sur l'article 5 n'a pas non plus paru devoir être employé, car l'admission d'une telle réserve serait une atteinte à la force de la Convention et constituerait un précédent regrettable. C'est dans cet esprit que le Conseil suprême de la Conférence de la Paix a supprimé, lors de la discussion de la Convention, le 27 septembre 1919, les réserves qui avaient été formulées par diverses délégations à la Commission de l'aéronautique.

Si une réserve suisse sur l'article 5 était admise, d'autres réserves sur d'autres articles ne tarderaient pas à être présentées par d'autres États se proposant d'adhérer à la Convention. Bien plus, si le droit de formuler des réserves était accordé aux futurs États adhérents, les États qui ont signé sans réserve réclameraient le droit d'en formuler également et la Convention perdrait sans doute rapidement sa valeur.

La Commission a en conséquence estimé qu'aucune réserve ne pouvait être admise.

Restait le troisième moyen. Il a été unanimement admis :

La Suisse demandera à adhérer à la Convention sous condition que l'autorisation lui soit donnée par les États contractants d'accorder la liberté de survol de son territoire aux aéronefs de certains États non contractants qu'elle désignera. Chacune des dérogations sera examinée et, en considération de l'inégalité de traitement ci-dessus indiquée, l'autorisation lui sera accordée dans le cas particulier de ces relations avec tels ou tels ou avec tous les États ennemis.

La Suisse et les États neutres futurs adhérents obtiendront de la sorte satisfaction et les États contractants conserveront le droit de refuser ou d'accorder telle ou telle dérogation en en limitant même la durée.

Si la Conférence des Ambassadeurs adopte cette suggestion elle devra, étant donné que l'assentiment unanime des États signataires de la Convention est nécessaire pour passer à exécution, examiner le projet ci-après de protocole additionnel à la Convention du 13 octobre 1919 (1) comme le Conseil suprême a examiné la Convention elle-même avant d'en adopter le texte dans sa séance du 27 septembre 1919.

Après quoi, si ce projet de protocole est adopté, il sera joint à la Convention qui est actuellement ouverte jusqu'au 12 avril 1920 à la signature des plénipotentiaires des États signataires. Les délégations des Puissances alliées et associées qui ont déjà signé la Convention seront invitées à signer ce protocole, celles qui n'ont pas encore signé la Convention seront invitées à signer le protocole en même temps que la Convention.

Pour ce qui est de la signature du projet de protocole ci-joint par les États déjà signataires de la Convention, il a paru à la Commission de l'aéronautique que la période entre la date actuelle et le 13 avril 1920 pouvait ne pas être

1) Reproduit ci-après en annexe L.

suffisante pour permettre à certains États signataires de la Convention de prendre leurs dispositions en vue de cette formalité et la Commission a décidé à l'unanimité de proposer que le protocole additionnel ci-joint soit ouvert à la signature des États susvisés jusqu'au 1^{er} juin 1920.

De plus, en raison de la connexité du protocole additionnel ci-joint avec la Convention du 13 octobre 1919, la Commission de l'aéronautique demande que le délai imparti pour la signature de ladite Convention, lequel expire le 12 avril 1920, soit prorogé jusqu'à cette même date du 1^{er} juin 1920.

Au total :

1^o La Convention du 13 octobre 1919 portant réglementation de la navigation aérienne restera ouverte jusqu'au 1^{er} juin 1920 à la signature des plénipotentiaires des États signataires ;

2^o Le protocole additionnel ci-joint sera immédiatement, et jusqu'au 1^{er} juin 1920, ouvert à la signature des plénipotentiaires des États signataires ;

3^o Postérieurement au 1^{er} juin 1920, les États adhérents devront signer en même temps la Convention et le protocole additionnel.

Si les suggestions qui précèdent sont adoptées, le Gouvernement suisse (ainsi que les gouvernements des États qui n'ont pas pris part à la guerre de 1914-1919) pourra déclarer son adhésion à la Convention sous réserve d'obtenir, en ce qui concerne le survol de la Suisse par les aéronefs de tels ou tels États non contractants, le bénéfice des dérogations à l'article 5 prévues par le protocole.

Si cette demande du Gouvernement suisse était présentée avant la constitution de la Commission internationale de navigation aérienne prévue par la Convention et qualifiée par le protocole, elle serait exceptionnellement dispensée de l'examen préalable par cette Commission et soumise à l'acceptation des États contractants par les soins du Gouvernement de la République française.

Signé : Albert ROPER,
Rapporteur.

La Conférence des Ambassadeurs, reconnaissant le bien-fondé des observations présentées par le Gouvernement suisse et désireuse de faciliter l'adhésion des États ex-neutres à la Convention, adopta le protocole additionnel, en date du 1^{er} mai 1920, permettant d'accorder des dérogations à l'article 5 de la Convention (1).

La Conférence décida en outre que, si des demandes d'adhésion à la Convention, subordonnées à l'obtention des déroga-

(1) Reproduit ci-après en annexe L.

tions prévues par le protocole additionnel, étaient présentées avant la constitution de la Commission internationale de navigation aérienne prévue par la Convention et qualifiée par le protocole, elles seraient exceptionnellement dispensées de l'examen préalable par cette commission et soumises à l'acceptation des États contractants par les soins du Gouvernement français.

Ce protocole fut ultérieurement ratifié par les États signataires en même temps que la Convention et permit plus tard aux États contractants de maintenir en vigueur les accords particuliers conclus, en attendant la ratification de la Convention, avec des États non signataires : il ne donna pas satisfaction aux États ex-neutres, qui formulèrent entre temps des objections contre un autre article de la Convention, mais en adoptant ce protocole les auteurs de la Convention prouvèrent du moins leur désir de tenir compte des observations fondées dont ils seraient saisis.

CHAPITRE IV

SIGNATURES, RÉSERVES, MISE EN VIGUEUR

La Convention fut signée, dans les délais fixés, par les Etats suivants :

1. États-Unis d'Amérique.
2. Belgique.
3. Bolivie.
4. Brésil.
5. Empire britannique et
6. Canada.
7. Australie.
8. Union Sud-Africaine.
9. Nouvelle-Zélande.
10. Inde.
11. Chine.
12. Cuba.
13. Equateur.
14. France.
15. Grèce.
16. Guatemala.
17. Italie.
18. Japon.
19. Panama.
20. Pologne.
21. Portugal.
22. Roumanie.
23. Etat serbe-croate-slovène.
24. Siam.
25. Tchécoslovaquie.
26. Uruguay.

En outre, trois États ont ultérieurement accédé à la signature :

Pérou	22 juin 1920.
Nicaragua	31 décembre 1920.
Libéria	22 mars 1922.

Par conséquent, trois seulement des trente-deux États énumérés dans le préambule :

Haïti,
Hedjaz,
Honduras,

ne sont pas signataires de la Convention.

Aucune des signatures ne fut accompagnée de réserves écrites, mais lorsque les plénipotentiaires américains et canadiens signèrent en 1920 la Convention aérienne du 13 octobre 1919 et le protocole additionnel du 1^{er} mai 1920, ils adressèrent au ministre des Affaires étrangères de la République française quatre lettres (1) dans lesquelles ils exposaient leur manière de voir à ce sujet.

Une copie de ces quatre documents fut alors adressée par le Gouvernement français à tous les États signataires de la Convention.

A la demande des Gouvernements américain et canadien, le Gouvernement français avait, dans sa lettre de transmission en date du 3 juillet 1920, prié les gouvernements des autres États signataires de lui faire connaître leur sentiment au sujet de ces réserves, mais la Commission de l'aéronautique de la Conférence des Ambassadeurs crut devoir intervenir auprès de cette conférence pour souligner les inconvénients d'une telle procédure.

(1) Voir ci-après en annexe M.

La Conférence des Ambassadeurs s'étant rangée à cette manière de voir, le secrétaire de cette commission put adresser, le 16 septembre 1920, la lettre-circulaire suivante à tous les gouvernements des États signataires de la Convention :

MONSIEUR LE MINISTRE,

Par une circulaire en date du 3 juillet 1920 du ministère des Affaires étrangères de la République française vous avez été informé du fait que les États-Unis d'Amérique et le Dominion du Canada ont signé la Convention portant réglementation de la navigation aérienne du 13 octobre 1919 et le protocole additionnel du 1^{er} mai 1920.

Le Gouvernement français n'a pas cru pouvoir admettre que la signature des plénipotentiaires de ces deux pays fut accompagnée, sur le texte de la Convention et sur le texte du protocole, des réserves qu'ils désiraient formuler, mais MM. Hugh C. Wallace et Sir George Perley lui ont fait parvenir par lettres les textes de ces réserves en demandant qu'elles soient communiquées à tous les autres États signataires de la Convention.

Le ministre des Affaires étrangères de la République française a communiqué par la même circulaire précitée du 3 juillet 1920 ces lettres à tous les États signataires en priant chacun d'eux de lui faire connaître son avis sur ce sujet.

La Commission de l'aéronautique de la Conférence de la Paix chargée de l'étude des questions relatives à la navigation aérienne internationale et en particulier de celles soulevées par la Convention aérienne du 13 octobre 1919, fut également saisie de la question.

Cette commission, après avoir pris connaissance des textes des réserves des États-Unis et du Canada, a unanimement estimé que la question méritait d'être attentivement examinée et discutée par une commission d'experts dans laquelle tous les États contractants seraient représentés. Elle a pensé de plus que les États signataires ne sont pas en mesure de fournir actuellement des appréciations définitives sur les stipulations de cette convention qui attend encore la ratification de la plupart des gouvernements intéressés. Elle a craint enfin que des opinions hâtivement émises isolément par les divers États intéressés ne fussent susceptibles de rendre plus difficile la solution du problème.

Pour ces raisons, la Commission de l'aéronautique a demandé à la Conférence des Ambassadeurs de bien vouloir prendre, au nom des principales Puissances alliées, une décision susceptible d'éclairer les gouvernements des Puissances qui n'ont pas participé à l'élaboration de la Convention aérienne du 13 octobre 1919.

La Conférence des Ambassadeurs, adoptant les conclusions de la Commission de l'aéronautique, a, par sa résolution C. A. 72 (VII) du 10 septembre 1920, décidé que :

« La question des réserves formulées par les États-Unis et le Canada relati-

vement à certaines stipulations de la Convention aérienne du 13 octobre 1919 et du protocole additionnel du 1^{er} mai 1920 sera réservée pour être étudiée par la Commission internationale de navigation aérienne prévue à l'article 34 de ladite Convention ».

Le représentant des États-Unis à la Conférence des Ambassadeurs s'est abstenu de prendre part à une discussion portant sur la procédure à adopter par les Puissances alliées pour l'examen des réserves formulées par son gouvernement.

De cette décision, il résulte que les Gouvernements britannique, français, italien et japonais ne répondront pas à la question posée à tous les gouvernements des États signataires par la circulaire du 3 juillet du ministère des Affaires étrangères de la République française avant que le problème ait été examiné par la Commission internationale de navigation aérienne qui se réunira, en application de l'article 34 de la Convention aérienne du 13 octobre 1919, dès que la majorité des États signataires auront notifié leur ratification de ladite Convention.

Estimant que la décision du 10 septembre de la Conférence des Ambassadeurs est de nature à intéresser votre gouvernement au moment où il se prépare à répondre à la question qui lui a été posée par la circulaire susvisée du 3 juillet 1920, j'ai cru devoir soumettre à votre attention l'opinion de la Commission de l'aéronautique sanctionnée par cette décision.

La question resta en suspens jusqu'à l'institution de la Commission internationale de navigation aérienne en juillet 1922.

Celle-ci prit alors connaissance des réserves américaines et canadiennes susvisées.

Elle se borna à prendre acte de la ratification sans réserve du Canada incluse dans la ratification sans réserve déposée par l'Empire britannique et décida d'ajourner la discussion des réserves américaines, jusqu'au moment où les États-Unis manifesteraient l'intention de ratifier la Convention.

Dès la signature de la Convention, le 13 octobre 1919, on put discerner qu'un assez long délai serait nécessaire pour réunir les ratifications.

Or, les services aériens réguliers se développèrent assez

rapidement dans certains États, des compagnies de navigation aérienne se constituèrent en France, en Angleterre, en Belgique, en Suisse, au Danemark et les parcours exploités furent dès le début des parcours internationaux.

Force fut donc aux gouvernements de s'entendre entre eux et, la Convention internationale ne pouvant entrer immédiatement en vigueur, ils furent amenés à conclure des conventions particulières d'État à État.

C'est ainsi que la France et la Belgique, la France et la Grande-Bretagne, la Grande-Bretagne et la Belgique signèrent dès 1920 des arrangements particuliers.

Diverses conventions particulières furent également conclues entre certains États signataires de la Convention et des États non signataires :

Grande-Bretagne-Suisse.....	6 novembre 1919.
France-Suisse.....	9 décembre 1919.
Grande-Bretagne-Danemark.....	23 décembre 1920.
Grande-Bretagne-Suède.....	16 février 1921.
Grande-Bretagne-Norvège.....	15 juillet 1921.
Belgique-Pays-Bas.....	8 juillet 1922.

Enfin des États non signataires de la Convention de 1919 passèrent de même entre eux des accords particuliers :

Suisse-Allemagne.....	14 septembre 1920.
Danemark-Norvège.....	27 juillet 1921.
Danemark-Allemagne.....	25 avril 1922.
Suède-Norvège.....	26 mai 1923.

Mais — et ce fait prouve la valeur intrinsèque de la Convention du 13 octobre 1919 — ces conventions particulières, même celles qui furent conclues entre États non signataires, ne furent que des extraits de cette convention générale non encore en vigueur.

Nous ne reproduirons ici (voir annexe N ci-après), à titre d'information, que la Convention franco-suisse que nous eûmes l'honneur de négocier personnellement, au nom du Gouvernement français, à Berne, le 20 novembre 1919.

Ainsi, en dépit des critiques dont elle fut l'objet et bien que certains États non signataires affectassent de croire qu'elle ne serait jamais appliquée, la Convention aérienne du 13 octobre 1919 assurait déjà dans une large mesure l'unité du droit aérien.

Trois années s'écoulèrent cependant avant son entrée en vigueur.

En fait, plusieurs des États signataires, la Belgique, le Portugal et la France en particulier, se trouvèrent rapidement prêts, au cours des années 1920 et 1921, à déposer leurs ratifications, mais on dut alors se préoccuper des perturbations qu'aurait entraînées l'entrée en vigueur de la Convention pour quelques-uns seulement de ces États.

En effet, si les trois États susvisés, par exemple, avaient procédé seuls, le 1^{er} juin 1920, au dépôt de leurs ratifications, la Convention fût entrée en vigueur pour ces trois États le 11 juillet 1920.

A cette date le Gouvernement belge aurait dû, en application de l'article 5 de la Convention, interdire le survol de son territoire aux aéronefs des États non contractants, par conséquent aux aéronefs de tous les autres États signataires n'ayant pas assez rapidement ratifié la Convention, ce qui eût été le cas de la Grande-Bretagne avec laquelle la Belgique avait conclu un accord particulier.

Ce résultat extraordinaire n'eût pas été sans inconvénients. Aussi fut-il convenu que les États signataires en état de

déposer leurs ratifications attendraient pour procéder à ce dépôt que la plupart des États signataires fussent en état de le faire simultanément.

Ce procédé devait éviter une interruption des relations aériennes entre États signataires de la Convention, mais ne pouvait toutefois pas permettre de maintenir en vigueur, après la ratification de la Convention, les accords particuliers antérieurement conclus entre des États signataires et des États non signataires, comme la Suisse, la Suède, la Norvège, le Danemark et les Pays-Bas.

Ces accords particuliers n'auraient pu subsister, après l'entrée en vigueur de la Convention, qu'en vertu d'une dérogation à l'article 5 obtenue en application du Protocole additionnel du 1^{er} mai 1910, mais l'octroi de ces dérogations étant, aux termes mêmes du protocole, subordonné à l'assentiment de tous les États contractants, des délais eussent été nécessaires pendant lesquels le trafic aérien entre les États devenus parties à la Convention et tous les États non contractants eut été suspendu.

Pour éviter ce grave inconvénient, il fut donc en outre convenu, sur la proposition du Gouvernement britannique, que les États signataires ratifiant la Convention déposeraient une demande de dérogation à l'article 5 en faveur :

1° des États signataires de la Convention ne l'ayant pas encore ratifiée;

2° des États ex-neutres suivants : Espagne, Suisse, Norvège, Suède, Pays-Bas, Danemark, Finlande, Esthonie, Lettonie, et Monaco (liste établie en tenant simplement compte des besoins immédiats des Gouvernements belge, britannique et français poursuivant ces délicates négociations);

et déclareraient en outre, en déposant leurs ratifications, que leurs gouvernements respectifs pourraient différer, en ce qui

concerne les États susvisés, l'application des dispositions de l'article 5 de la Convention jusqu'à ce qu'il fût possible d'obtenir les dérogations prévues au protocole additionnel du 1^{er} mai 1920.

Cette procédure, évidemment compliquée, devait permettre aux États signataires de mettre en vigueur la Convention sans troubler des relations en plein développement.

Un point de moindre importance restait cependant encore en suspens et devait être réglé : l'interprétation de la clause de l'article 34 de la Convention relative à la convocation de la Commission internationale de navigation aérienne.

La question fut posée, dans les termes suivants, par un rapport de la Commission de l'aéronautique présenté à la Conférence des Ambassadeurs le 10 juin 1921 :

L'article 34 de la Convention aérienne stipule que (§ 7 *in fine*) :

« ...La convocation pour cette première réunion de la Commission internationale de navigation aérienne sera faite par le Gouvernement français aussitôt que la majorité des *États signataires* lui auront notifié leur ratification de la présente Convention ».

Deux questions se posent actuellement :

1^o Y a-t-il lieu de compter comme « États signataires » les États qui ont *accédé* à la signature après l'expiration des délais qui avaient été fixés ?

2^o Y a-t-il lieu, au point de vue particulier de l'institution de la Commission internationale de navigation aérienne et pour le calcul de la majorité requise, de compter les Dominions britanniques et l'Inde comme des États ?

1. *Première question.* — Y a-t-il lieu de compter comme « États signataires » les États qui ont *accédé* à la signature après l'expiration des délais qui avaient été fixés ?

La situation est actuellement la suivante :

« La Convention portant réglementation de la navigation aérienne internationale » a été signée le 13 octobre 1919 par 21 Puissances alliées et associées sur les 27 désignées dans le préambule de ladite Convention :

1. Les États-Unis.
2. La Belgique.
3. La Bolivie.

4. Le Brésil.
5. L'Empire britannique (ainsi que le Canada, l'Australie, l'Union Sud-Africaine, la Nouvelle-Zélande et l'Inde).
6. La Chine.
7. Cuba.
8. L'Équateur.
9. La France.
10. La Grèce.
11. Le Guatemala.
12. L'Italie.
13. Le Japon.
14. Le Panama.
15. La Pologne.
16. Le Portugal.
17. La Roumanie.
18. L'État serbe-croate-slovène.
19. Le Siam.
20. L'État tchécoslovaque.
21. L'Uruguay.

Tous ces États, sauf le Brésil, ont également signé le Protocole additionnel du 1^{er} mai 1920.

De plus, deux États, le Nicaragua et le Pérou, qui n'avaient pas signé dans les délais prescrits, ont ultérieurement accédé à la Convention et au Protocole additionnel.

Par conséquent, quatre seulement des États énumérés dans le préambule de la Convention n'ont pas encore fourni leur signature :

Haïti.
Le Honduras.
Le Hedjaz.
Le Libéria.

Le Nicaragua et le Pérou doivent-ils être comptés comme États signataires ?

2. *Deuxième question.* — Y a-t-il lieu, au point de vue particulier de l'institution de la Commission internationale de navigation aérienne et pour le calcul de la majorité requise, de compter les Dominions britanniques et l'Inde comme des États ?

Il semble que deux opinions, basées sur des articles différents, soient défendables :

A) Si l'on considère dans la Convention l'article 40, § 1, rédigé comme suit :

« Les Dominions britanniques et l'Inde seront considérés comme des États aux fins de la présente Convention »,

on peut estimer que ces pays doivent être considérés comme des États et augmenter ainsi la liste des États signataires d'après laquelle doit être calculée la majorité requise pour la convocation de la Commission internationale de navigation aérienne.

B) Si l'on considère au contraire :

— Le préambule de la Convention (qui mentionne l'Empire britannique comme un tout) ;

— Les dispositions finales relatives aux ratifications qui prévoient une ratification par *puissance* et le fait que la ratification britannique sera unique et valable pour l'ensemble de l'Empire britannique y compris les Dominions et l'Inde ;

— Les stipulations de l'article 34 qui contient toutes les règles devant présider à la création et au fonctionnement de la Commission internationale de navigation aérienne et qui considère également au point de vue du vote l'Empire britannique comme une unité,

on peut estimer que l'Empire britannique avec ses Dominions et l'Inde doit compter comme un seul État signataire.

Étant donné que le Gouvernement français ne pourra pas convoquer la Commission internationale de navigation aérienne avant que ces deux questions aient été résolues, il semble que la Conférence des Ambassadeurs agirait utilement en fixant l'interprétation du texte de la dernière clause du § 7 de l'article 34 de la Convention aérienne après avoir renvoyé le cas pour étude au Comité de rédaction.

Ce comité fournit, à la date du 28 juillet 1921, l'avis suivant :

1° Au point de vue de l'application de l'article 34, alinéa 7, de la Convention aérienne, les mots « majorité des États signataires » signifient la majorité des États appelés à signer et ayant effectivement signé dans les délais stipulés, lesdits États étant d'ailleurs indiqués comme devant avoir ratifié ;

2° La disposition de l'article 40 est une disposition générale et celle de l'article 34, alinéa 5, est une exception, qui, comme telle, doit être interprétée et appliquée strictement, c'est-à-dire exclusivement à la matière pour laquelle elle est stipulée (calcul des cinq premiers États et calcul des voix).

Par conséquent, en ce qui concerne la convocation et le calcul de la majorité des États signataires (art. 34, alin. 7), la règle générale de l'article 40 doit s'appliquer.

Signé : FROMAGEOT.

Cette interprétation fut adoptée par une résolution de la Conférence des Ambassadeurs en date du 5 août 1921.

On sut dès lors que la Commission internationale de navigation aérienne pourrait être convoquée dès que quatorze des États signataires, les Dominions britanniques étant comptés dans ce nombre comme des États, auraient procédé au dépôt de leurs ratifications.

Étant donné que cette Commission devait, aux termes du Protocole additionnel du 1^{er} mai 1920, examiner et approuver les demandes de dérogations à l'article 5, il fut convenu que le premier dépôt collectif de ratifications n'aurait lieu que lorsque quatorze des États signataires se trouveraient en mesure de ratifier la Convention.

Cette condition se trouva réalisée en mai 1922.

A cette époque les quatorze États suivants firent en effet connaître au Gouvernement français qu'ils étaient prêts à procéder au dépôt de leurs ratifications :

1. Belgique.
2. Bolivie.
3. Grande-Bretagne.
4. Canada.
5. Australie.
6. Union Sud-Africaine.
7. Nouvelle-Zélande.
8. Inde.
9. France.
10. Grèce.
11. Japon.
12. Portugal.
13. État serbe-croate-slovène.
14. Siam.

Leurs ratifications furent déposées toutes ensemble le 1^{er} juin 1922.

La déclaration suivante, signée par les représentants de tous ces États, fut insérée au procès-verbal de dépôt :

Les soussignés, représentants de la Belgique, la Bolivie, l'Empire britannique, la France, la Grèce, le Japon, le Portugal, l'État serbe-croate-slovène et le Siam, dûment autorisés, ont déclaré que leurs gouvernements respectifs pourront différer, en ce qui concerne les États signataires qui n'ont pas encore déposé leurs ratifications, ainsi que l'Espagne, la Suisse, la Norvège, la Suède, les Pays-Bas, le Danemark, la Finlande, l'Esthonie, la Lettonie et Monaco, l'application des dispositions de l'article 5 de la Convention, jusqu'à ce qu'il soit possible d'accorder les dérogations prévues au Protocole additionnel à ladite Convention. Les décisions prises par lesdits gouvernements, quant à la faculté ci-dessus de différer l'application des dispositions de l'article 5 en ce qui concerne les États énumérés, seront notifiées au Gouvernement de la République française, qui en informera les divers États contractants. Dès que la Commission internationale de navigation aérienne sera instituée, ces notifications seront adressées à ladite Commission qui en avisera les États contractants.

Quatre d'entre eux, la Belgique, la France, le Canada et la Grande-Bretagne formulèrent ensuite des demandes de dérogations dans les conditions prévues ci-dessus : ces demandes, ultérieurement approuvées par la Commission internationale de navigation aérienne et acceptées par tous les États contractants, portèrent effet à la date du 30 août 1924 pour les trois premiers États et du 24 février 1925 pour la Grande-Bretagne et l'Irlande septentrionale.

Puis l'entrée en vigueur, le 14 décembre 1926, du protocole en date du 27 octobre 1922 modifiant l'article 5 de la Convention, dont il sera parlé plus loin, supprima ces formalités auxquelles les premiers États contractants avaient dû se plier pour mettre en vigueur la Convention générale et, sans contrevenir à ses dispositions, maintenir intacts les accords particuliers conclus avec des États non contractants.

CHAPITRE V

INSTITUTION DE LA COMMISSION INTERNATIONALE DE NAVIGATION AÉRIENNE

La Convention entra en vigueur, conformément à ses clauses finales, quarante jours après ce dépôt, le 11 juillet 1922, pour ces quatorze États ainsi que pour la Perse qui avait déjà notifié son adhésion en 1920.

La Commission internationale de navigation aérienne (1) prévue à l'article 34 de la Convention tint le jour même, à Paris, au ministère des Affaires étrangères, sa première réunion, ouverte sous la présidence de M. Raymond Poincaré, alors président du Conseil des ministres.

Dans son discours de bienvenue, celui-ci précisait très heureusement en ces termes le rôle que devait jouer la Commission dans l'avenir :

« MESSIEURS,

» Vous avez devant vous une tâche immense, qui sera d'une importance capitale pour l'avenir de la navigation aérienne. Vous devez vous efforcer d'unifier les réglementations nationales et vous avez pouvoir pour modifier les règlements annexés à la Convention qui constituent déjà un véritable code de l'air partiellement appliqué dans le monde.

(1) Communément appelée, par abréviation, la « Cina ».

» Vous aurez donc à régler toutes les questions qui intéressent la navigation aérienne : certificats de navigabilité, marques à porter sur les aéronefs, livres de bord, cartes aéronautiques, brevets de navigateurs, problèmes douaniers, transmissions météorologiques et toutes autres questions que l'on ne peut prévoir, qui poseront chaque jour des problèmes nouveaux.

» Vous devrez également centraliser tous les renseignements utiles dans ces divers ordres d'idées. Enfin, et ce n'est pas la moindre de vos attributions, vous aurez à trancher les différends qui pourront s'élever entre États.

» Votre institution est permanente. Cette commission sera la gardienne de la Convention; le sort de cet acte international dépend de vous, il vous appartiendra de lui donner le souffle et la chaleur de la vie.

» Vous devez vous efforcer de développer les accords internationaux qui, dans tous les domaines, sont toujours susceptibles d'améliorer les relations entre peuples, et ces accords vous les amplifierez avec persévérance, avec bonne volonté et soutenus par un immense désir de paix.

» Je vous adresse, au nom de la France, de sincères remerciements pour l'ardeur avec laquelle vous allez vous consacrer à votre tâche. En l'accomplissant, vous aurez bien mérité du monde par l'aide que vous aurez apportée à l'une des formes les plus saisissantes du progrès de l'humanité ».

Les attributions que la Commission tient de la Convention sont, en effet, très importantes :

a) Recevoir les propositions de tout État contractant, ou lui en adresser, à l'effet de modifier ou d'amender les dispositions de la Convention ; notifier les changements adoptés ;

b) Exercer les fonctions qui lui sont dévolues par l'article 34 et par les articles 9, 13, 14, 15, 16, 27, 28, 36 et 37 de la Convention ;

c) Apporter tous amendements aux dispositions des annexes A à G ;

d) Centraliser et communiquer aux États contractants les informations de toute nature concernant la navigation aérienne internationale ;

e) Centraliser et communiquer aux États contractants tous les renseignements d'ordre radiotélégraphique, météorologique et médical, intéressant la navigation aérienne ;

f) Assurer la publication de cartes pour la navigation aérienne conformément aux dispositions de l'annexe F ;

g) Donner des avis sur les questions que les États pourront soumettre à son examen,

et ses pouvoirs sont très étendus puisqu'elle doit examiner toute proposition d'amendement à apporter aux articles de la Convention et qu'aucune demande de modification ne peut

être prise en considération, quelle que soit son origine, sans avoir été discutée par la Commission.

Elle a en outre compétence pour apporter spontanément toute modification aux dispositions des annexes de la Convention et ses décisions à cet égard sont, à l'expiration d'un délai de quatre mois après la notification adressée par le Secrétaire général aux gouvernements des États contractants, exécutoires pour ces États.

La Commission, désireuse de se mettre au travail sans délai, s'organisa dès sa première réunion en adoptant le règlement suivant :

Règlement de la Commission internationale de navigation aérienne.

I. — Fonctionnement de la Commission.

ARTICLE PREMIER. — La Commission internationale de navigation aérienne est composée des représentants, prévus à l'article 34 de la Convention, de tous les États pour lesquels ladite Convention est en vigueur.

ART. 2. — Les représentants de la Commission peuvent être assistés d'experts techniques, qu'ils pourront faire entendre avec l'autorisation du Président.

ART. 3. — Les représentants à la Commission désignent, en cas d'empêchement, leurs suppléants.

ART. 4. — La Commission se réunit au moins une fois par an en session ordinaire et désigne à la fin de chaque session le lieu de la session suivante. Les convocations fixant la date et le lieu de chaque session de la Commission seront envoyées par le Secrétaire général.

Des sessions extraordinaires peuvent être convoquées sur demande appuyée par un tiers des États représentés à la Commission.

ART. 5. — Le Secrétaire général adresse aux représentants, au moins soixante-quinze jours avant l'ouverture d'une session, l'ordre du jour ainsi qu'un exposé des questions sur lesquelles la Commission aura à délibérer.

Toute proposition produite ultérieurement sera également communiquée

d'urgence à tous les représentants ; mais la discussion d'une telle proposition, ainsi que de celles formulées au cours d'une session, sera ajournée à la prochaine session, à moins qu'une majorité des deux tiers du total possible des voix et l'unanimité des membres présents n'en décide l'examen immédiat.

ART. 6. — La Commission nomme au début de chaque session son Président.

ART. 7. — Le Président convoque les séances, en prononce l'ouverture et la clôture ; il dirige les débats et proclame les résultats des votes.

En principe, les votes sont exprimés suivant l'ordre alphabétique des Puissances.

Le Président, qui recueille les votes, se prononce lui-même le dernier.

ART. 8. — Au cours des sessions, toute proposition à mettre en discussion ou sur laquelle un vote est demandé doit être remise par écrit au Président, reproduite et traduite le cas échéant par le Secrétariat et distribuée au préalable à tous les membres de la Commission.

ART. 9. — Chaque représentant dispose du nombre de voix prévu à l'article 34 de la Convention.

ART. 10. — Les décisions portant modification des annexes A à G à la Convention seront prises à la majorité des trois quarts du total possible des voix, c'est-à-dire du total des voix qui pourraient être exprimées si tous les États étaient présents.

ART. 11. — Les décisions tendant à la modification des articles de la Convention seront prises à la majorité des deux tiers au moins du total possible des voix.

ART. 12. — Toutes les décisions pour lesquelles un quorum particulier n'est pas exigé, soit par la Convention, soit par le présent règlement, seront prises à la majorité des voix des membres présents.

ART. 13. — Les procès-verbaux de la Commission, préparés par le Secrétariat général, présentent un résumé succinct des délibérations.

Ils seront remis en épreuve, au cours de la session, aux représentants, qui ont le droit de faire des observations sur ces procès-verbaux et d'y faire insérer leurs votes ainsi que leurs déclarations *in extenso* d'après un texte remis par eux au Secrétariat.

Les procès-verbaux d'une session sont approuvés par la Commission au début de la session suivante.

ART. 14. — Le public pourra être admis aux séances plénières quand la Commission le décidera.

II. — Sous-commissions.

ART. 15. — La Commission pourra renvoyer l'examen de certaines questions à des sous-commissions d'experts dont le nombre, la composition et les attributions seront fixées annuellement au cours de la première session de l'année (1).

Les sous-commissions choisiront elles-mêmes leurs présidents et leurs rapporteurs; elles se réuniront au lieu et dates fixés par le Secrétaire général, d'accord avec leurs Présidents, et feront à la Commission un rapport et des propositions sur toutes les questions que celle-ci leur soumettra, ainsi que sur toutes autres questions concernant la navigation aérienne internationale rentrant dans leur compétence.

ART. 16. — Les textes portant modification des dispositions de la Convention ou de ses annexes, ainsi que ceux des règlements ou instructions destinés à compléter les stipulations de ces annexes seront obligatoirement soumis, pour avis, à la sous-commission juridique.

III. — Secrétariat permanent.

ART. 17. — La composition du Secrétariat permanent, ainsi que les indemnités à allouer à ses membres, seront fixées par la Commission.

Le Secrétaire général — et éventuellement les Secrétaires — sont nommés par la Commission.

Les autres membres du Secrétariat sont choisis par le Secrétaire général, avec l'agrément du représentant de l'État dont chacun est ressortissant.

(1) I. La Commission a décidé de constituer les sous-commissions suivantes :

1. *Sous-commission d'exploitation et du matériel*, chargée des questions relatives aux conditions d'exploitation des lignes aériennes et au matériel.

2. *Sous-commission de T. S. F.*, chargée des questions relatives à l'emploi de la T. S. F. dans la navigation aérienne.

3. *Sous-commission de météorologie*, chargée des questions visées à l'annexe G de la Convention.

4. *Sous-commission médicale*, chargée des questions visées à la section VI de l'annexe E.

5. *Sous-commission juridique*, chargée d'étudier les questions de droit touchant à l'application de la Convention.

6. *Sous-commission de cartographie*, chargée des questions visées à l'article 34, alinéa f, de la Convention.

II. La Sous-commission d'exploitation et du matériel comprendra au maximum trois membres par État contractant et les autres sous-commissions énumérées au § 1^{er} ci-dessus au maximum deux membres par État contractant, étant entendu que chacune des délégations ne disposera que d'une seule voix.

La liste des experts devant composer ces sous-commissions sera établie, par le Secrétaire général, sur la proposition des délégués. Cette liste sera communiquée ensuite à tous les membres de la Commission.

III. Ces sous-commissions pourront décider de tenir des sessions communes pour l'examen de certaines questions.

ART. 18. — Le Secrétaire général est chargé de recevoir toutes les communications des États contractants prévues par la Convention, de centraliser tous les renseignements concernant la navigation aérienne et d'en assurer la transmission.

Le fonctionnement du Secrétariat de la Commission et des Sous-commissions est assuré par les soins du Secrétaire général.

Le Secrétaire général notifie, dès la fin de chaque session, aux États intéressés, les décisions prises.

ART. 19. — Un *Bulletin de renseignements* sera périodiquement publié, en deux éditions, française et anglaise, par le Secrétariat; y seront insérés tous les renseignements de source officielle concernant la navigation aérienne.

Un *Bulletin officiel de la Commission*, contenant le compte rendu des sessions, les décisions de la Commission et les communications des États, rédigé en français et en anglais, sera également distribué aux États contractants par le Secrétariat.

ART. 20. — La Commission, conformément à l'article 34 de la Convention fixe le lieu de son siège permanent. Celui-ci et le siège du Secrétariat sont actuellement fixés à Paris.

ART. 21. — Le projet de budget de chaque année est préparé par le Secrétaire général, discuté et voté par la Commission, à la majorité des deux tiers du total possible des voix, lors de la première session de l'année précédente. Les quotes-parts à payer par chaque État sont arrêtées par la Commission conformément à l'article 34 de la Convention.

ART. 22. — Le Secrétaire général est chargé de la tenue de la comptabilité et du service de la trésorerie de la Commission.

Il reçoit les quotes-parts des États et assure le paiement des dépenses prévues au budget.

Un comité de trois membres est nommé chaque année par la Commission pour l'examen de la gestion financière du Secrétaire général; un de ses membres est chargé de faire un rapport à la Commission sur le projet de budget de l'année suivante et les comptes de l'année écoulée.

IV. — Publication des cartes.

ART. 23. — L'application du § f de l'article 34, relatif à la publication des cartes, fera l'objet d'un règlement spécial.

V. — Règlement des dissentiments.

ART. 24. — La procédure pour l'examen des dissentiments visés à l'article 37 de la Convention fera l'objet d'un règlement spécial.

VI. — Rapports avec la Société des Nations.

ART. 25. — La Commission internationale de navigation aérienne est placée, conformément à l'article 34 de la Convention, sous l'autorité de la Société des Nations. Elle communiquera au Conseil de la Société toutes ses publications et décisions. Le cas échéant, elle donnera son avis au Conseil de la Société sur les questions qui pourraient lui être renvoyées.

VII. — Révision du règlement.

ART. 26. — Le présent règlement peut être modifié par un vote réunissant les trois quarts du total possible des voix.

La Commission a jusqu'ici tenu dix-sept sessions :

Première session : Paris, juillet 1922.
 Deuxième session : Londres, octobre 1922.
 Troisième session : Bruxelles, février 1923.
 Quatrième session : Londres, juin 1923.
 Cinquième session : Rome, octobre 1923.
 Sixième session : Paris, mars 1924.
 Septième session : Paris, octobre 1924.
 Huitième session : Londres, avril 1925.
 Neuvième session : Bruxelles, octobre 1925.
 Dixième session : Ambassade du Japon à Paris, mai 1926.
 Onzième session : Paris, novembre 1926.
 Douzième session : Londres, avril 1927.
 Treizième session : Rome, octobre 1927.
 Quatorzième session : Genève, juin 1928.
 Quinzième session : Bruxelles, mars 1929.
 Seizième session (extraordinaire) : Paris, juin 1929.
 Dix-septième session : Paris, décembre 1929.

La dix-huitième session aura lieu en juin 1930 à Anvers.

Au cours de ces sept années, la présidence a été occupée par les délégués suivants : M. Pierre-Etienne Flandin, M. l'Air Vice-Marshal sir W. S. Brancker, M. le général-major Van Crombrugge, S. E. Monsieur Mercanti, M. Sugimura, M. le général Piccio, M. le général Dumitrescu et M. Alejandro Alvarez.

Chargée par divers articles de la Convention (art. 9, 15, 16, 27, 28, 36 et annexe H, § 3) d'assurer la communication aux États contractants des décisions prises par chacun d'entre eux au sujet de diverses questions très importantes pour les navigateurs aériens et de centraliser et de publier (art. 34, *d et e*) les informations de toute nature ainsi que tous les renseignements d'ordre radiotélégraphique, météorologique et médical intéressant la navigation aérienne, la Commission internationale de navigation aérienne a organisé un centre de documentation et de diffusion de toutes ces décisions, réglementations et informations.

Les décisions prises par les États parties à la Convention sont centralisées au Secrétariat et notifiées directement aux gouvernements de tous les États contractants.

Elles sont en outre périodiquement publiées au Bulletin de renseignements de la Commission avec les réglementations et informations susvisées.

Ce Bulletin de renseignements est hebdomadaire et publié en deux éditions, l'une en français, l'autre en anglais.

Le plan général de cette publication, divisée en cinq parties, est le suivant :

I. *Conventions — Lois — Règlements.* — Conventions, accords ou arrangements relatifs à la navigation aérienne conclus entre des États contractants et des États non contractants conformément à l'article 5 de la Convention. Conventions entre des États non parties à la Convention. Protocoles spéciaux relatifs aux douanes, à la police, aux postes ou à tous autres objets d'intérêt commun concernant la navigation aérienne prévus à l'article 36 de la Convention. — Lois nationales. — Règlements nationaux relatifs au transport et à l'usage d'appareils photographiques dans la navigation aérienne, aux zones interdites, aux aérodromes douaniers, aux transports interdits, à la construction des appareils, à la délivrance des brevets et licences, aux règles de la circulation aérienne, etc...

II. *Registre des aéronefs.* — Inscriptions et radiations d'inscriptions d'aéronefs sur les registres matricules des divers États (communications prévues à l'art. 9 de la Convention).

III. *Liste des licences* délivrées par les divers États : pilotes, navigateurs, mécaniciens, etc...

IV. *Informations.* — Avis publiés par les États contractants ou non contractants concernant les aérodromes et les terrains de secours, l'état de ces aérodromes, les zones dangereuses, la création ou la suppression de terrains d'atterrissages, l'installation ou la démolition de phares ou de mâts de T. S. F., les prix des combustibles, les règles spéciales d'atterrissage à observer sur certains aérodromes militaires, etc...

Renseignements d'ordre radiotélégraphique, météorologique, médical. Informations officielles de toute nature concernant la navigation aérienne internationale.

V. *Statistiques du trafic aérien.* — Statistiques annuelles officiellement publiées par les gouvernements.

Ce service de centralisation et de diffusion de renseignements devra se développer encore considérablement dans l'avenir pour éviter aux États contractants de nombreuses transmissions, des recherches difficiles et de très coûteuses traductions; on peut déjà constater que ces États comprennent l'intérêt de ces échanges et contribuent de plus en plus à leur extension.

Un très grand nombre de questions ont été soumises depuis juillet 1922 à la Commission; certaines ont été rapidement résolues, d'autres sont en passe de l'être. Sans les énumérer toutes, on peut citer parmi les plus importantes :

La fixation des conditions minima de délivrance du certificat de navigabilité dont doit être muni tout aéronef se livrant à la navigation aérienne internationale.

La détermination des modalités d'emploi des appareils de télégraphie sans fil (art. 14) à bord des aéronefs.

La publication des cartes pour la navigation aérienne à établir de façon uniforme pour tous les pays.

L'unification des « papiers de bord » des aéronefs en vue de simplifier les formalités à remplir au cours des voyages par la voie de l'air.

La réglementation des feux et signaux et l'élaboration du Code de la circulation aérienne.

L'unification des modèles de certificat de navigabilité, de brevets d'aptitude et de licences permettant l'identification rapide des titulaires quelle que soit la langue dans laquelle les documents ont été délivrés.

L'unification des termes et symboles employés en technique aéronautique pour faciliter les discussions internationales et la traduction des études, recherches, essais entrepris ou réalisés.

L'échange entre les États contractants de tous les documents législatifs nationaux relatifs à la navigation aérienne.

Les examens médicaux imposés aux pilotes d'aéronefs.

La transmission des informations météorologiques.

L'organisation de boîtes médicales de secours à bord des aéronefs.

L'éclairage de nuit des aérodromes.

L'adoption pour les calculs d'une atmosphère-type internationale.

Les règles de la circulation aérienne.

Les transports interdits par aéronefs.

L'institution d'un brevet de navigateur et d'un brevet de météorologiste.

La composition du personnel de conduite à bord des aéronefs.

La centralisation et la distribution des renseignements météorologiques.

L'unification des caractéristiques imposées aux matériaux entrant dans la construction aéronautique.

L'aptitude des femmes au pilotage.

Les enquêtes sur les accidents survenant aux aéronefs à l'étranger.

L'adoption d'un signal radiotélégraphique d'alerte pour les aéronefs.

L'établissement, la centralisation et la publication de statistiques du trafic aérien.

D'autres questions aussi importantes sont déjà retenues pour les futures délibérations de la Commission. Son programme est donc très vaste, il ne cessera de s'élargir encore et l'on peut penser que le développement de la navigation aérienne internationale dépendra pour une large part de l'activité de la Commission internationale de navigation aérienne et de la valeur de ses travaux.

CHAPITRE VI

ATTITUDE DES ÉTATS EX-NEUTRES A L'ÉGARD DE LA CONVENTION

On est amené dans ces conditions à se demander pourquoi un nombre assez important d'États sont jusqu'ici restés en dehors de la Convention.

Les uns se sont abstenus simplement parce que les transports aériens ne sont pas encore développés au-dessus de leur territoire et que leur attention n'a été attirée sur l'intérêt réel que présente la Convention de 1919 que lorsque les travaux de la Commission internationale de navigation aérienne ont souligné l'importance des problèmes posés par le développement de la navigation aérienne internationale : plusieurs d'entre eux s'intéressent maintenant à ces questions et ils ne tarderont plus longtemps à se joindre au groupe de plus en plus imposant des États contractants.

D'autres ont franchement refusé d'adhérer à la Convention en faisant connaître les raisons de leur décision.

Ce fut le cas en Europe du Danemark, de l'Espagne, de la Finlande, de la Norvège, des Pays-Bas, de la Suède et de la Suisse qui avaient été neutres pendant la guerre.

Ces États conçurent tout d'abord quelque amertume de n'avoir pas été appelés à participer en 1919 à l'élaboration de la Convention discutée et rédigée par les seules Puissances alliées et associées et ils furent naturellement portés à critiquer sévèrement cette *res inter alios acta*.

La Suisse formula la première, en novembre 1919, les observations dont nous avons parlé plus haut.

Puis ces sept États, désireux d'adopter une attitude arrêtée en commun, se réunirent en décembre 1919 à Copenhague pour examiner la Convention et estimèrent à l'unanimité que le texte des articles 5 et 34 ne leur permettait pas d'y adhérer pour les raisons suivantes :

a) L'article 5 leur interdisait de conclure avec les États ex-ennemis des conventions particulières. Ils devaient par conséquent prévoir que ces États refuseraient de leur accorder le droit de survoler leurs territoires, droit que les Puissances alliées et associées tenaient alors et pour un certain temps des traités de paix.

b) L'article 34 réservait aux cinq principales Puissances alliées et associées la majorité des voix au sein de la Commission internationale de navigation aérienne.

Ils décidèrent en conséquence que leur adhésion serait ajournée jusqu'à ce que la Convention ait été modifiée pour supprimer les deux inégalités signalées ci-dessus :

1^o En reconnaissant aux États contractants le droit de conclure des conventions particulières avec des États non parties à la Convention.

2^o En attribuant un droit de vote égal à tous les États représentés à la Commission internationale de navigation aérienne.

Le Protocole additionnel du 1^{er} mai 1920 ne leur ayant pas donné satisfaction sur le premier point et les articles de la Convention ne pouvant pas être modifiés avant l'institution de la Commission internationale de navigation aérienne,

ces États se contentèrent en 1920 et 1921 de conclure des accords particuliers relatifs à la navigation aérienne, conformes d'ailleurs aux principes posés dans la Convention, avec des États signataires et non signataires de celle-ci.

Mais ils se réunirent de nouveau en septembre 1922 aussitôt après l'entrée en vigueur de la Convention et l'institution de la Commission internationale de navigation aérienne.

Cette deuxième conférence eut encore lieu à Copenhague. Les Pays-Bas n'y prirent pas part.

Au cours de la discussion, les six délégations présentes précisèrent leurs desiderata et rédigèrent en commun le texte qu'ils auraient désiré voir substituer au texte de l'article 5 de la Convention.

Malheureusement ces conclusions ne furent pas tout de suite publiées, et la Commission internationale de navigation aérienne, reconnaissant le bien-fondé de la première des critiques formulées à la réunion de Copenhague de 1922 et désireuse de modifier sans retard l'article 5, adopta dans sa seconde session le Protocole du 27 octobre 1922 relatif à un amendement de cet article (1), établi sur la base d'une proposition de la délégation française formulée au cours de la première session de la Commission.

Le texte original de l'article 5 se lisait comme suit :

« Aucun État contractant n'admettra, si ce n'est par une autorisation spéciale et temporaire, la circulation, au-dessus de son territoire, d'un aéro-nef ne possédant pas la nationalité de l'un des États contractants ».

La Commission internationale de navigation aérienne proposa, par ce Protocole du 27 octobre 1922, de le modifier en le complétant comme suit :

(1) Reproduit ci-après en annexe O.

« Aucun État contractant n'admettra, si ce n'est par une autorisation spéciale et temporaire, la circulation, au-dessus de son territoire, d'un aéronef ne possédant pas la nationalité de l'un des États contractants à moins qu'il n'ait conclu une convention particulière avec l'État dans lequel cet aéronef est immatriculé. Les stipulations de cette Convention particulière ne devront pas porter atteinte aux droits des parties contractantes à la présente Convention et devront être conformes aux règles établies par ladite Convention et ses Annexes. Cette convention particulière sera communiquée à la Commission internationale de navigation aérienne qui la notifiera aux autres États contractants ».

Il se trouva que ce texte, rédigé en juillet 1922, différait sensiblement de celui qui fut préparé en septembre 1922 à Copenhague et cette divergence souleva par la suite quelque discussion.

La seconde critique formulée par les États énumérés ci-dessus, réclamant un droit de vote égal pour tous les États au sein de la Commission internationale de navigation aérienne, fut mise à l'étude par cette Commission dès sa seconde session.

La question était particulièrement difficile, car le problème de l'attribution des voix au sein de la Commission internationale de navigation aérienne avait donné lieu, en 1919, lors de la rédaction de l'article 34 de la Convention, à des négociations délicates.

On avait alors pensé que la navigation aérienne prendrait dans certains États, déjà lancés dans cette voie, un développement bien plus grand que dans d'autres et il avait paru difficile de n'attribuer, par exemple, à l'Empire britannique tout entier, qu'un nombre de voix égal à celui dont disposerait tel État de superficie réduite ne possédant pas un seul aéronef.

Il eût été malaisé pour la Commission internationale de navigation aérienne de recommencer en 1922 la même discus-

sion avec l'espoir de la résoudre de façon différente, mais les États ex-neutres, au cours de la seconde conférence de Copenhague, se rendirent compte de la difficulté.

Ils comprirent que, si le principe de l'égalité de tous les États dans la Convention avait de grandes chances d'être admis, une certaine prédominance des États possédant les plus grandes flottes aériennes pouvait en retour être acceptée dans les cas où il s'agirait, non de modifier la Convention, mais d'amender ses annexes pour y insérer des dispositions techniques ou pratiques devant entraîner, pour les États contribuant réellement au développement du trafic aérien, des responsabilités et aussi des dépenses plus considérables.

En conséquence, ils posèrent en principe l'égalité de tous les États au sein de la Commission internationale de navigation aérienne, mais ils se déclarèrent prêts à admettre que, lorsqu'il s'agirait de modifier les dispositions des annexes à la Convention, la majorité prévue devrait comprendre au moins trois des cinq États auxquels l'article 34 original attribuait plusieurs voix.

Cette disposition transactionnelle facilita grandement la discussion et la Commission internationale de navigation aérienne put adopter, à l'unanimité, le Protocole du 27 juin 1923 relatif à des amendements à l'article 34 de la Convention (1) reproduisant exactement le texte arrêté à Copenhague.

Ces deux protocoles ayant été tous deux signés par tous les États parties à la Convention au moment de leur adoption par la Commission internationale de navigation aérienne, on put, en 1925, prévoir qu'ils allaient bientôt entrer en vigueur, et les six États ex-neutres susvisés crurent devoir

(1) Reproduit ci-après en annexe P.

tenir à Copenhague, en juin 1925, une troisième conférence (à laquelle l'Espagne s'abstint de prendre part) pour examiner l'opportunité de leur adhésion à la Convention à la suite de cet important fait nouveau.

Ils demandèrent à la Commission internationale de navigation aérienne d'envoyer son Secrétaire général à cette réunion.

Nous avons alors exposé à cette conférence l'état des ratifications sur ces protocoles et fourni des éclaircissements sur l'interprétation à donner à certains articles de la Convention.

Avant de se séparer, la Conférence adopta, à l'unanimité, les deux déclarations suivantes :

I. En ce qui concerne l'article 5 de la Convention, la Conférence constate avec satisfaction que la rédaction nouvelle a pris en considération les objections formulées par la conférence de Copenhague de décembre 1919. Il est vrai que la rédaction nouvelle a employé les termes « conformes à » au lieu des termes « ne devront pas porter atteinte à » qui expriment la règle voulue d'une façon plus claire et plus précise.

Cependant il ressort des déclarations faites par le Secrétaire général de la Commission internationale de navigation aérienne que la Commission internationale de navigation aérienne, n'ayant pas eu à délibérer sur le texte de Copenhague de septembre 1922, elle n'a par conséquent pas pu avoir l'intention d'opposer son texte à celui de Copenhague.

D'autre part, il ressort du texte officiel de la proposition française de juillet 1922 à la Commission internationale de navigation aérienne (voir *Bulletin officiel*, n° 1, p. 24) que les rédacteurs du Protocole du 27 octobre 1922 n'ont pas eu l'intention d'introduire une autre règle que celle voulue par la conférence de Copenhague.

Le texte de la proposition française contient en effet :

« Ces Conventions devraient naturellement ne préjudicier en rien aux droits que possèdent les États parties à la Convention du 13 octobre 1919, dont les règles devraient d'ailleurs être respectées.

» Cette nouvelle rédaction aurait l'avantage de laisser toute liberté aux États contractants (signataires ou adhérents) ».

C'est pourquoi la Conférence est d'avis que ses délégations peuvent maintenant recommander à leurs gouvernements d'adhérer à la Convention en raison de cette interprétation et elle exprime le vœu que les termes en

question soient ultérieurement modifiés dans le sens du Protocole de Copenhague de 1922 (1).

II. En ce qui concerne l'article 34 de la Convention, la Conférence prend acte avec satisfaction des modifications apportées par la Commission internationale de navigation aérienne sur la base du Protocole de Copenhague de 1922.

Elle est, en conséquence, d'avis que les Délégations peuvent maintenant recommander à leurs gouvernements d'adhérer à la Convention de Paris du 13 octobre 1919, ainsi modifiée.

La Délégation néerlandaise ajoute qu'elle est toutefois opposée au principe contenu dans le 8^e alinéa, à savoir que la majorité doit comprendre trois des États y mentionnés et que les Pays-Bas affirment leur intention de s'efforcer d'obtenir le plus tôt possible une modification de l'article 34 dans le sens de l'égalité absolue des voix.

La Conférence prend acte de cette déclaration ; elle exprime sa sympathie pour le principe juridique sur lequel la Délégation néerlandaise appuie sa déclaration et considère que l'adhésion à la Convention sur la base du texte actuel ne fait nul obstacle à la liberté des gouvernements respectifs de faire valoir leurs revendications au sein de la Commission internationale de navigation aérienne après leur adhésion à la Convention (1).

Ces deux protocoles ne purent entrer en vigueur, à cause des délais nécessaires pour obtenir les ratifications des États contractants, qu'en décembre 1926.

A la suite de ces modifications ainsi apportées aux articles 5 et 34 de la Convention, trois des États ayant participé aux conférences de Copenhague : la Suède, le Danemark et les Pays-Bas, adhérèrent en 1927 et 1928 à la Convention.

(1) La Convention a été modifiée dans ce sens lors de sa révision par la Conférence de 1929 (voir le Protocole du 15 juin 1929 reproduit ci-après en annexe Y).

CHAPITRE VII

EXTENSION PROGRESSIVE DE LA CONVENTION

Entre le mois de décembre 1919 (première conférence de Copenhague) et la fin de l'année 1928, aucune critique nouvelle ne fut officiellement formulée contre la Convention, dont les principes furent, au contraire, appliqués par tous les États signataires et non signataires qui préparèrent, pendant cette période, leurs lois et réglementations nationales sur la navigation aérienne.

La Commission internationale de la navigation aérienne s'abstint en conséquence de toute polémique, s'attachant seulement à mener à bien les travaux dont elle est chargée par la Convention. Son activité eut pour résultat de souligner l'importance de la coopération internationale en cette matière et la Commission eut la satisfaction de voir les gouvernements des États contractants s'intéresser chaque jour davantage à son œuvre, faciliter ses études, participer activement à ses travaux et favoriser son développement en lui octroyant, avec une libéralité et une régularité rares, les crédits nécessaires à son fonctionnement.

L'utilité démontrée de la Commission incita d'autre part les États non parties à la Convention à y adhérer.

Le tableau suivant des ratifications et adhésions depuis 1922 fait ressortir cette progression :

- 1922 : 1. Belgique.
- 2. Grande-Bretagne.
- 3. Canada.
- 4. Australie.
- 5. Union Sud-Africaine.
- 6. Nouvelle-Zélande.
- 7. Inde.
- 8. France.
- 9. Grèce.
- 10. Japon.
- 11. Portugal.
- 12. Royaume des Serbes, Croates et Slovènes.
- 13. Siam.
- 14. Perse.
- 15. État libre d'Irlande.

- 1923 : 16. Italie.
- 17. Bulgarie.
- 18. Tchécoslovaquie.

- 1924 : 19. Roumanie.
- 20. Uruguay.
- 21. Pologne.

- 1926 : 22. Chili.

- 1927 : 23. Territoire de la Sarre.
- 24. Suède.
- 25. Danemark.

- 1928 : 26. Pays-Bas.

- 1929 : 27. Panama.

Cette très encourageante progression n'empêcha pas la Commission de regretter sincèrement que certains États, s'intéressant visiblement au développement de la navigation aérienne, n'eussent pas cru pouvoir se rallier à la Convention, mais comme aucun d'entre eux n'avait jusqu'à une date récente manifesté le désir d'entrer en discussion à ce sujet avec les États parties à la Convention, la Commission inter-

nationale de la navigation aérienne, quelle que fût sa bonne volonté, s'est trouvée évidemment empêchée de s'efforcer de faciliter leur adhésion.

Ces abstentions, regrettables en soi, ont eu, de plus, l'inconvénient de susciter des conférences séparées risquant de compromettre l'unité précieuse du droit aérien et de provoquer la création d'organisations similaires ou comparables dont la multiplicité soulève maintenant des protestations.

Les trois illustrations les plus frappantes des ces conséquences sont :

La Conférence internationale de droit privé aérien de Paris, octobre 1925.

La Conférence ibéro-américaine de navigation aérienne de Madrid, octobre 1926.

La Convention pan-américaine relative à l'aviation commerciale (1928).

La Conférence internationale de droit privé aérien.

La Conférence internationale de droit privé aérien fut réunie à Paris en 1925 sur l'initiative du Gouvernement français qui désirait voir mettre à l'étude, dans une réunion internationale, la question de la responsabilité du transporteur aérien et faire entreprendre sans retard l'immense travail de la codification du droit privé aérien.

Le Gouvernement français avait bien pensé à demander à la Commission internationale de navigation aérienne de se charger de ces études, mais celle-ci ne représentait, à cette époque, que les vingt et un premiers des vingt-sept États contractants dont la liste est donnée ci-dessus.

Il crut dans ces conditions devoir provoquer une conférence générale pour entreprendre sur des bases plus larges l'étude de cette vaste question d'intérêt universel.

Il n'y eut d'ailleurs, à cette occasion, nul conflit entre le

Gouvernement français et la Commission internationale de navigation aérienne : celui-ci exposa à la Commission internationale de navigation aérienne ses intentions (voir *Bulletin officiel de la Commission internationale de navigation aérienne*, n° 5, p. 29) et lui offrit de l'associer aux travaux envisagés en lui demandant d'autoriser son secrétaire général à assurer le secrétariat de la Conférence.

La Commission internationale de navigation aérienne, de son côté, proclama sa compétence en la matière, mais, comprenant les raisons d'opportunité expliquant l'attitude du Gouvernement français, elle ne formula pas de protestation, autorisa volontiers la liaison offerte et pensa que l'extension ultérieure de la Convention aérienne de 1919 ne tarderait pas à supprimer le dédoublement temporaire d'une question dont les deux parties sont visiblement connexes (1).

La Conférence ibéro-américaine de navigation aérienne.

La Conférence ibéro-américaine fut un an plus tard convoquée, en 1926, par le Gouvernement espagnol.

Celui-ci pouvait légitimement désirer se lier par une convention générale aux États de l'Amérique du Sud avec lesquels il entendait établir des relations aériennes et il n'était évidemment pas tenu à des ménagements à l'égard de la Commission internationale de navigation aérienne, puisqu'il n'avait pas adhéré à la Convention aérienne du 13 octobre 1919.

A ce moment, le Protocole du 30 juin 1923, modifiant l'article 34 de la Convention, pour supprimer la pluralité de

(1) Voir ci-après, p. 114, l'exposé des travaux ultérieurs de cette conférence.

certaines votes au sein de la Commission internationale de navigation aérienne, n'était pas encore en vigueur, l'Espagne venait de se retirer avec éclat de la Société des Nations, le magnifique vol transatlantique du commandant Franco incitait aux plus audacieux projets de liaisons nouvelles avec l'Amérique latine, on s'explique donc fort bien que le Gouvernement espagnol ait voulu réunir cette conférence.

Elle eut lieu à Madrid en octobre 1926. Vingt et un États y participèrent :

Espagne.
 Argentine.
 Bolivie.
 Brésil.
 Chili.
 Colombie.
 Costa-Rica.
 Cuba.
 République dominicaine.
 Équateur.
 Guatémala.
 Honduras.
 Mexique.
 Nicaragua.
 Panama.
 Paraguay.
 Pérou.
 Portugal.
 Salvador.
 Uruguay.
 Vénézuéla.

Dix d'entre eux, la Bolivie, le Brésil, Cuba, l'Équateur, le Guatémala, le Nicaragua, Panama, le Pérou, le Portugal et l'Uruguay, avaient signé la Convention de 1919 et trois, le Chili, le Portugal et l'Uruguay, étaient parties à cette convention.

La Conférence adopta le texte d'une Convention ibéro-

américaine relative à la navigation aérienne (1) : à part un remaniement de l'article 5 donnant aux États contractants la complète liberté de permettre ou de prohiber la circulation au-dessus de leur territoire des aéronefs possédant la nationalité d'un État non contractant, un additif à l'article 7 permettant aux États de régler librement l'immatriculation de leurs aéronefs et la suppression à l'article 34 de la référence à la Société des Nations ainsi que des clauses laissant subsister certaines inégalités entre les États au sein de la Commission internationale de navigation aérienne, le nouveau texte reproduisait si fidèlement celui de la Convention de 1919 qu'un auteur a pu écrire plus tard à ce sujet (2) :

« ...Il est significatif que les États ayant élaboré la Convention ibéro-américaine doivent avoir la conviction qu'ils n'ont pas pu proposer quelque chose de mieux que la Convention de Paris de 1919 ».

Cette tentative d'action séparée n'inquiéta donc pas la Commission internationale de navigation aérienne, car on put dès ce moment prévoir qu'il serait ultérieurement aisé de fondre ensemble ces deux conventions si semblables, dès que l'occasion se présenterait de les confronter.

La Convention ibéro-américaine a été signée par l'Espagne, puis, *ad referendum*, par tous les délégués ayant pris part à la Conférence.

Elle n'a été jusqu'ici ratifiée que par les cinq États suivants :

Espagne.....	13 avril 1927.
Paraguay.....	3 décembre 1927.
Mexique.....	6 janvier 1928.
République dominicaine....	15 janvier 1928.
Costa-Rica.....	10 mai 1929.

(1) Une traduction en français de cette Convention est insérée ci-après en annexe Q.

(2) Dr Wegerdt, *L'Allemagne et la Convention aérienne de Paris du 13 octobre 1919*, *Zeitschrift für das gesamte Luftrecht*, vol. II, n° 1, et traduction en français dans *Le droit aérien*, 1929.

*La Convention pan-américaine
relative à l'aviation commerciale.*

Cette Convention, préparée par une commission pan-américaine réunie en mai 1927 à Washington, a été signée à La Havane, le 20 février 1928, au cours de la sixième conférence pan-américaine, par les vingt et un États suivants :

États-Unis d'Amérique.
Argentine.
Bolivie.
Brésil.
Chili.
Colombie.
Costa-Rica.
Cuba.
République dominicaine.
Équateur.
Guatémala.
Haïti.
Honduras.
Mexique.
Nicaragua.
Panama.
Paraguay.
Pérou.
Salvador.
Uruguay.
Vénézuéla.

Huit d'entre eux : les États-Unis d'Amérique, la Bolivie, le Brésil, Cuba, l'Équateur, le Guatémala, Panama et l'Uruguay, avaient signé la Convention de Paris de 1919. Trois : le Chili, Panama et l'Uruguay, sont actuellement parties à cette dernière Convention.

Dix-neuf de ces États : l'Argentine, la Bolivie, le Brésil, le Chili, la Colombie, Costa-Rica, Cuba, la République domi-

nicaine, l'Équateur, le Guatemala, le Honduras, le Mexique, le Nicaragua, Panama, le Paraguay, le Pérou, le Salvador, l'Uruguay et le Vénézuéla, avaient d'autre part signé la Convention ibéro-américaine de Madrid de 1926.

La Convention n'a été jusqu'ici ratifiée que par les quatre États suivants :

Guatemala.....	28 décembre 1929.
Mexique.....	24 avril 1929.
Nicaragua.....	4 mai 1929.
Panama.....	13 mai 1929.

Cette Convention pan-américaine n'a pas été, comme la Convention ibéro-américaine, calquée sur la Convention de Paris : elle l'a prise pour base mais elle a changé l'ordre de ses dispositions en modifiant des stipulations importantes.

Les principales divergences étaient les suivantes :

Dans la Convention pan-américaine :

1. Les colonies ne sont pas assimilées au territoire national métropolitain au-dessus duquel chaque État a la souveraineté complète et exclusive ; les eaux territoriales ne sont pas visées (Art. I).

2. L'égalité de traitement entre les aéronefs nationaux et les aéronefs des autres États contractants en ce qui concerne le survol du territoire n'est prévue que pour les aéronefs affectés à la navigation aérienne commerciale internationale (Art. V).

3. L'immatriculation des aéronefs est faite conformément aux lois et aux dispositions spéciales de chaque État contractant (Art. VIII).

4. Le certificat de navigabilité, délivré par l'État dont l'aéronef possède la nationalité, certifiera que, de l'avis des autorités l'ayant délivré, l'aéronef remplit les conditions de navigabilité exigées par certains États énumérés dans le certificat.

Chaque État contractant se réserve toutefois le droit de vérifier que l'aéronef étranger muni d'un tel certificat remplit les conditions raisonnables de navigabilité exigées par ses lois ou règlements relatifs à la sécurité publique, et de s'opposer, le cas échéant, à la continuation du voyage aérien (Art. XII).

5. On ne retrouve pas la réserve de l'article 13, § 2, de la Convention de 1919 concernant le droit pour chaque État contractant de ne pas reconnaître valables, pour la circulation dans les limites et au-dessus de son propre territoire, les brevets conférés à l'un de ses ressortissants par un autre État contractant.

6. Il est spécifié que l'aéronef, le commandant de l'aéronef, l'équipage, les passagers et les marchandises seront soumis à l'inspection que les représentants dûment autorisés de l'État sous-jacent pourront faire conformément à ses lois et relativement à l'immigration, à l'émigration, à la douane, à la police, à la quarantaine ou à la santé.

7. On ne retrouve pas la très importante restriction faisant l'objet du troisième alinéa de l'article 15 de la Convention de 1919 et l'article XXI précise au contraire que tout aéronef ressortissant à un État contractant et se livrant au commerce aérien international pourra déposer des passagers et une partie de ses marchandises dans un des aérodromes d'arrivée d'un autre État contractant et se rendre à un autre ou à d'autres aérodromes dudit État pour y déposer le reste des passagers et des marchandises et y reprendre de même des passagers et des marchandises à destination d'un État ou d'États étrangers, pourvu qu'il remplisse les conditions légales exigées par le pays survolé, conditions qui seront les mêmes pour les aéronefs nationaux et étrangers se livrant au commerce aérien international.

8. La réserve contenue dans l'article 16 de la Convention de 1919 est reproduite, mais précisée en ce qui concerne le trafic aérien (Art. XXII).

9. L'article XXV innove en spécifiant qu'en l'absence de règlements appropriés les droits et les devoirs d'un commandant d'aéronef seront les mêmes que ceux du capitaine d'un bateau marchand définis dans la législation interne de chaque État.

10. L'article XXVIII sort également du cadre de la Convention de 1919 en stipulant que les lois de chaque État régiront la réparation des dommages causés aux personnes et aux biens situés sur son territoire.

11. L'article XXX, relatif aux accords particuliers entre États, correspond aux articles 5 et 36 de la Convention de 1919, mais il ne contient aucune disposition destinée à assurer la conformité de ces accords spéciaux avec la Convention.

12. Ce souci d'unité n'apparaît qu'à l'article XXXII où il est seulement stipulé que les États assureront, dans la mesure du possible, l'uniformité des lois et règlements relatifs à la navigation aérienne.

13. Un organisme du genre de la Commission internationale de navigation aérienne n'est pas prévu : l'Union pan-américaine est simplement chargée de coopérer avec les gouvernements des États contractants en vue

de l'unification des lois et règlements susvisés et de centraliser les renseignements relatifs à ces réglementations.

14. Les dissentiments entre États contractants ne sont naturellement pas renvoyés à la Commission permanente de justice internationale de La Haye mais soumis à un tribunal arbitral composé de représentants d'autres gouvernements d'États contractants décidant à la majorité des voix.

Nous exposerons plus loin que la divergence indiquée ci-dessus sous le n° 3 a été supprimée lors de la révision en 1929 de la Convention de 1919.

Les autres divergences ne sont pas d'une importance telle que l'on puisse considérer comme compromise l'unité du droit aérien.

CHAPITRE VIII

RÉVISION DE LA CONVENTION PAR LA CONFÉRENCE DE 1929

Ces trois initiatives divergentes montrèrent l'opportunité de négociations internationales en vue de l'« universalisation » de la Convention du 13 octobre 1919.

Des interventions remarquées en soulignèrent d'ailleurs l'urgence.

En août 1927, à la troisième Conférence générale des communications et du transit, le représentant de la Suisse, M. Hérold, soulignant la multiplicité des organisations internationales étudiant ou traitant les problèmes relatifs à la navigation aérienne, déplorait que la coopération internationale en matière de droit public aérien et de police générale de la circulation aérienne se trouvât limitée à un certain nombre d'États et demandait à la Société des Nations d'examiner cette situation.

En octobre 1927, au quatrième Congrès international de la navigation aérienne tenu à Rome, S. E. M. Giannini, constatant que la « substance » de la Convention de 1919 était acceptée par tous les États alors qu'un certain nombre d'États s'abs-

tenaient d'y adhérer, envisageait la réunion d'une conférence diplomatique pour procéder à la révision du texte de 1919. M. Pierre-Etienne Flandin ayant fait ressortir les inconvénients d'une méthode consistant à faire table rase de tous les résultats déjà acquis dans l'espoir de réaliser quelques progrès, tous deux se mirent d'accord pour proposer au Congrès d'émettre le vœu « que tous les États fissent tous leurs efforts pour éliminer les difficultés empêchant l'universalisation du droit public aérien ».

En tout état de cause une action dans ce sens devait être entreprise.

L'occasion de la tenter avec des chances de succès, en procédant à un large examen de toutes observations que les États non parties à la Convention pouvaient avoir à formuler au sujet du texte en vigueur, se présenta, en octobre 1928, lorsque le Gouvernement allemand laissa connaître les raisons pour lesquelles il avait jusqu'alors refusé d'adhérer à la Convention aérienne du 13 octobre 1919.

M. le Docteur Wegerdt, Conseiller ministériel au ministère des Communications du Reich allemand, publia, en effet, à cette époque, un article intitulé *L'Allemagne et la Convention de Paris sur la navigation aérienne en date du 13 octobre 1919* (1), et les propositions contenues dans cet article furent ensuite approuvées par le Gouvernement allemand.

La question de la révision de la Convention aérienne du 13 octobre 1919 s'étant trouvée ainsi nettement posée par un des gouvernements dont l'adhésion présentait le plus d'intérêt, la Commission internationale de navigation aérienne se

(1) *Zeitschrift für das gesamte Luftrecht*, vol. II, n° 1, et traduction en français dans *Le droit aérien*, 1929.

déclara prête à procéder sans retard à l'examen des critiques formulées par le Gouvernement allemand.

Adoptant en outre les suggestions relatives à la procédure à suivre figurant parmi les propositions allemandes contenues dans l'article susvisé, la Commission internationale de navigation aérienne décida de tenir au plus tôt une session extraordinaire à laquelle seraient invités, à côté des gouvernements des États parties à la Convention aérienne du 13 octobre 1919, le Gouvernement allemand et les gouvernements de tous les États non parties à cette convention.

La Commission internationale de navigation aérienne prenait ainsi l'initiative de réunir une conférence universelle ayant pour but d'examiner les propositions allemandes de modifications à apporter à la Convention, en vue de faciliter l'adhésion de tous les États à cet accord international et d'assurer l'unité de la réglementation de la navigation aérienne.

Le Gouvernement allemand accepta de se rendre à cette invitation de la Commission internationale de navigation aérienne et seize autres États non parties à la Convention, énumérés ci-dessous, suivirent son exemple :

1. Allemagne.
2. Amérique (États-Unis d').
3. Autriche.
4. Brésil.
5. Chine.
6. Colombie.
7. Cuba.
8. Espagne.
9. Esthonie.
10. Finlande.
11. Haïti.
12. Hongrie.
13. Luxembourg.
14. Norvège.

- 15. Panama.
- 16. Suisse.
- 17. Vénézuéla.

Quarante-trois États participèrent donc à la discussion et parmi eux figuraient, à l'exception de l'Union des Républiques socialistes soviétiques qui avait décliné l'invitation, tous les États s'intéressant pratiquement au développement de la navigation aérienne.

La conférence eut lieu à Paris, au ministère des Affaires étrangères, sous la présidence de M. Pierre-Etienne Flandin, du 10 au 15 juin 1929.

Elle procéda à un examen détaillé, article par article, de la Convention de 1919 et des observations allemandes formulées à son sujet.

Après six journées de discussions, la Conférence adopta, à l'unanimité, des résolutions finales contenant une série de suggestions relatives aux amendements à apporter au texte actuellement en vigueur de la Convention (1).

Seule, la Délégation des États-Unis d'Amérique fit suivre sa signature des réserves formulées dans une lettre en date du 15 juin 1929 (2).

Aussitôt après la clôture de la Conférence, la Commission internationale de navigation aérienne se réunit pour se prononcer, conformément à la procédure prévue par la Convention, sur les conclusions de la Conférence : toutes les propositions contenues dans les résolutions finales furent reprises par la Commission qui adopta, à l'unanimité, un Protocole en date du 15 juin 1929 apportant à la Convention tous les amendements réclamés (3).

(1) Voir en annexe U le texte de ces résolutions finales.

(2) Voir cette lettre en annexe V.

(3) Voir ce protocole reproduit ci-après en annexe Y.

Ce protocole a été signé jusqu'ici au nom de l'Australie, de la Belgique, du Canada, du Danemark, de la France, de la Grande-Bretagne, de la Grèce, de l'Inde, de l'État libre d'Irlande, de l'Italie, de la Nouvelle-Zélande, des Pays-Bas, de la Pologne, du Portugal, de la Roumanie, du Territoire de la Sarre, de la Suède, de la Tchécoslovaquie, de l'Union Sud-Africaine et de la Yougoslavie.

La Belgique, le Danemark, la France, le Portugal et le Territoire de la Sarre l'ont déjà ratifié.

Il entrera en vigueur dès qu'il aura été ratifié par tous les États actuellement contractants et les modifications qui seront alors apportées au texte maintenant en vigueur auront certainement pour effet de rallier à la Convention de 1919 la plupart des États soucieux du développement du trafic aérien.

Une question soulevée au cours de cette session extraordinaire par la Délégation britannique avait été, toutefois, réservée pour être examinée par la Commission internationale de navigation aérienne au cours d'une session ultérieure : celle de l'attribution à chacun des Dominions britanniques et à l'Inde d'un vote séparé au sein de la Commission.

Cette demande britannique fut examinée en décembre 1929 et acceptée à l'unanimité par la Commission.

Un Protocole relatif à des amendements aux articles 34 et 40 fut en conséquence adopté (1).

Il a été signé jusqu'ici, au nom de l'Australie, du Canada, du Chili, du Danemark, de la France, de la Grande-Bretagne, de l'Inde, de l'État libre d'Irlande, de l'Italie, de la Nouvelle-Zélande, des Pays-Bas, du Portugal, du Territoire de la Sarre et de l'Union Sud-Africaine.

La France et le Territoire de la Sarre l'ont déjà ratifié.

(1) Voir ce protocole reproduit ci-après en annexe Z.

La mise en vigueur de cette dernière modification du texte original de la Convention aura pour effet de placer sur un pied d'égalité absolue les représentants de tous les États contractants constituant la Commission.

CHAPITRE IX

ACCORDS PARTICULIERS CONCLUS ENTRE DES ÉTATS PARTIES A LA CONVENTION ET DES ÉTATS NON CONTRACTANTS

Les amendements apportés au cours des dix dernières années au texte original de la Convention, sur les suggestions des États qui n'avaient pas été appelés à participer à son élaboration, ont fait tomber les critiques qui empêchaient jusqu'ici l'adhésion de tous les États à cette grande charte de la navigation aérienne internationale.

On peut donc s'attendre à voir, dans un avenir prochain, tous les États venir se joindre au groupe autrefois bien restreint des premiers États contractants, mais ceux-ci ont dû, en attendant cette universalisation de la Convention de 1919, conclure avec des États non contractants des accords particuliers devant permettre l'ouverture et l'exploitation des lignes aériennes qu'ils voulaient créer.

La liste de ces accords particuliers est actuellement la suivante :

Belgique-Allemagne.

— Suisse.

Canada-États-Unis.

Danemark-Allemagne.

— Norvège.

Danemark-Suisse.
 France-Allemagne
 — Espagne.
 — Suisse.
 Grande-Bretagne-Allemagne
 — Norvège.
 — Suisse.
 Italie-Autriche
 — Espagne.
 Pays-Bas-Allemagne
 — Norvège.
 — Suisse.
 Pologne-Allemagne
 — Autriche.
 Sarre-Allemagne
 — Suisse.
 Suède-Allemagne
 — Norvège.
 Tchécoslovaquie-Autriche.

Ces indispensables accords particuliers, obligatoirement conformes à la Convention, préparent l'entrée dans l'accord général de tous les États non contractants qui y ont souscrit.

La liste en était naturellement plus considérable avant l'adhésion du Danemark, des Pays-Bas et de la Suède à la Convention.

Ils tomberont successivement à mesure que les États non contractants avec lesquels ils ont été conclus, Allemagne, Autriche, Espagne, Norvège, Suisse, se rallieront à la Convention. Sans doute feront-ils pour un temps place à d'autres accords avec des États restés jusqu'ici à l'écart : Hongrie, Turquie, Pays baltes, Union des Républiques Socialistes Soviétiques. Mais un jour doit venir, certainement proche, pour l'Europe tout au moins, où la Convention, englobant tous les États, soumettra la circulation aérienne à une seule réglementation.

CHAPITRE X

ACTIVITÉ DES DIVERSES ORGANISATIONS AÉRONAUTIQUES INTERNATIONALES

Notre exposé ne serait pas complet si nous passions sous silence l'activité des diverses organisations internationales s'occupant des questions posées par le développement de la navigation aérienne dans le monde.

Ces organisations sont de caractères très différents.

Les unes sont gouvernementales : Société des Nations, Union pan-américaine, Conférence de droit privé aérien ; ou simplement officielles, parce qu'elles sont approuvées ou suscitées par certains gouvernements : Conférences de fonctionnaires et Congrès aéronautiques internationaux.

D'autres résultent d'initiatives privées : Fédération aéronautique internationale, Association internationale du trafic aérien.

D'autres encore groupent des savants, des ingénieurs, des juristes surtout, désireux d'étudier en commun les questions aéronautiques les intéressant spécialement.

Enfin, certaines organisations dont l'activité n'était pas primitivement dirigée vers ce domaine ont été amenées à se préoccuper du développement du trafic aérien : Bureau

international de l'Union télégraphique, Union Postale universelle, Comité Météorologique international, Bureau Hydrographique international, Office international d'Hygiène publique, Chambre de Commerce internationale, etc...

Nous ne pouvons ici que passer en revue ces organismes en indiquant brièvement la nature de leur activité :

La *Société des Nations* n'a pas eu à intervenir dans la réglementation de la navigation aérienne puisque la Convention de 1919 avait déjà réglé la question et placé sous l'autorité de la Société la Commission internationale de navigation aérienne instituée par la Convention, mais la Commission permanente consultative et technique des communications et du transit, créée à Genève, suit les travaux de la plupart des organisations énumérées plus haut et intervient, lorsqu'elle le juge utile, pour faire étudier des problèmes d'ordre général comme, par exemple, celui des transports combinés par air, par eau et par voie ferrée (1).

L'*Union pan-américaine* a abordé, au cours de ses dernières conférences, l'étude des questions et préparé la Convention pan-américaine relative à l'aviation commerciale (2) du 20 février 1928, dont nous avons parlé plus haut.

Les *Conférences internationales de droit privé aérien* (3), tenues la première à Paris en 1925 et la seconde à Varsovie en 1929, ont élaboré la Convention du 12 octobre 1929 pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international (4).

(1) Voir ci-après, p. 166.

(2) Reproduite ci-après en annexe R.

(3) Voir plus haut, p. 97.

(4) Reproduite ci-après en annexe T.

Un organe permanent dénommé « Comité international technique d'experts juridiques aériens » (C. I. T. E. J. A.) prépare d'autres projets de conventions à soumettre à des conférences ultérieures.

Les *Conférences aéronautiques internationales* rassemblent périodiquement les services officiels d'un groupe d'États européens : France, Grande-Bretagne, Belgique, Pays-Bas, Suisse, Allemagne, Sarre et Tchécoslovaquie, pour étudier les multiples problèmes de détail que pose l'exploitation des lignes aériennes fonctionnant entre ces divers États : radio-communications, prévisions météorologiques, organisation des routes aériennes, utilisation des aérodromes, fonctionnement des phares, unification de certaines pièces d'aéronefs, essais de services de nuit, etc...

Ces conférences étaient primitivement anglo-franco-belges. On envisagea leur suppression lorsque la Convention de 1919 entra en vigueur pour ces trois États, mais on s'aperçut, dès la seconde session de la Commission internationale de navigation aérienne, que celle-ci ne pouvait s'attacher à résoudre ces multiples questions de détail n'intéressant qu'un nombre restreint de ses membres.

Les conférences furent en conséquence maintenues, d'autres États vinrent s'adjoindre aux trois premiers et ces discussions semestrielles permettent de régler rapidement entre chefs des administrations intéressées de nombreuses difficultés qui, traitées par la voie diplomatique, entraveraient singulièrement le développement du trafic aérien.

Cette organisation offre, au surplus, un précieux champ d'expériences où il est aisé de mettre à l'épreuve des méthodes nouvelles qu'il serait imprudent d'imposer à un grand nombre d'États avant de les avoir, au moins sur un terrain

restreint, mises en pratique ; à plusieurs reprises de tels essais ont permis à la Commission internationale de navigation aérienne de se prononcer en connaissance de cause sur des problèmes particulièrement délicats.

Il est à présumer que des conférences de cette nature devront être ultérieurement organisées, dans d'autres parties du monde, pour permettre de régler, en les adaptant aux conditions spéciales de certaines régions, les modalités d'application de décisions d'ordre général prises par la Commission internationale de navigation aérienne.

Les *Congrès internationaux* réunissent de temps à autre (1) les personnalités du monde aéronautique de nombreux pays qu'il est bon de mettre en contact pour leur permettre d'exposer leurs recherches et d'en confronter les résultats. Des rapports présentant souvent le plus grand intérêt sont ainsi rassemblés dans des comptes-rendus faciles à consulter et les vœux auxquels aboutissent ces grandes assises aéronautiques ne sombrent pas toujours dans l'oubli.

La *Fédération aéronautique internationale* (F. A. I.), instituée par les clubs aéronautiques nationaux, contrôle les performances sportives, homologue les records, organise des compétitions internationales qui stimulent indubitablement le progrès.

L'*Association internationale du trafic aérien* (I. A. T. A.) groupe la presque totalité des compagnies exploitant des lignes aériennes en Europe, lesquelles ont intérêt à s'en-

(1) Une série régulière de ces congrès a été organisée depuis la guerre par des Gouvernements européens, à Paris (1921), Londres (1923), Bruxelles (1925) et Rome (1927). Le prochain congrès aura lieu à La Haye en septembre 1930.

Un Congrès international de l'aviation sanitaire a eu lieu d'autre part à Paris en 1926 et un Congrès de la sécurité aérienne, devant être tenu à Paris en décembre 1930, est en voie d'organisation.

Un Congrès international a eu lieu à Washington en décembre 1928.

tendre pour fixer leurs horaires, leurs correspondances, leurs tarifs et adopter une attitude commune à l'égard de questions primordiales pour elles, comme celles des transports combinés, des surtaxes aériennes, de la propagande aéronautique, des assurances ou de la responsabilité du transporteur aérien.

La *Chambre de commerce internationale*, qui représente les grandes associations économiques mondiales et dont le but est de favoriser l'essor du commerce international en écartant les obstacles de toutes sortes qui gênent son développement, a créé, en 1923, un « Comité des transports par air » pour favoriser l'essor du trafic aérien, intervenir pour réclamer les améliorations jugées nécessaires, étudier du point de vue commercial les problèmes aéronautiques et, d'une manière générale, faire connaître les desiderata des usagers.

L'*International Law Association*, poursuivant ses travaux interrompus pendant les hostilités, créa un « Aerial Law Committee » et émit le vœu, dans sa conférence de La Haye (1921), que la Convention de 1919 fut ratifiée au plus tôt par les États signataires, en recommandant à tous les autres États du monde d'y adhérer et d'élaborer leurs lois nationales en conformité avec cette convention.

Elle s'est ensuite spécialement attachée, dans ses conférences de Buenos-Ayres (1922), de Stockholm (1924), de Vienne (1925), à étudier les lois de la guerre aérienne et la question du contrôle international des radiocommunications en temps de paix et en temps de guerre.

Enfin, le *Comité juridique international de l'aviation*, dont

nous avons rapidement exposé plus haut (1) l'activité pendant la période d'avant-guerre, émit en 1921 (Monaco) un vœu en faveur de la Convention de 1919 et a poursuivi l'élaboration du Code de l'air, commencé en 1910, dans ses congrès de Prague (1921), Rome (1924), Lyon (1925) et Madrid (1928).

Ce Code de l'air, comprenant actuellement 87 articles et une recommandation relative à l'« avion sanitaire en cas de guerre aérienne », est reproduit ci-après en annexe S.

La Commission internationale de navigation aérienne eut naturellement, dès son institution, à entrer en relations avec certaines de ces organisations, mais, en raison de son caractère gouvernemental, elle dut se montrer prudente et soucieuse de conserver toute son indépendance à l'égard des intérêts privés.

Placée sous l'autorité de la Société des Nations, par la Convention elle-même, en application de l'article 24 du Pacte, elle s'est mise à la disposition du Conseil de la Société pour lui fournir les avis qu'il pourrait désirer lui demander sur des questions de sa compétence et elle organisa une liaison régulière avec la Commission consultative des communications et du transit; le Secrétaire général de chacune des deux commissions est régulièrement invité aux sessions de l'autre.

Des démarches seront prochainement faites pour établir des relations du même ordre avec l'Union pan-américaine.

La liaison entre la Commission internationale de navigation aérienne et la première Conférence de droit privé

(1) Voir ci-dessus, p. 22.

aérien était plus intime encore puisqu'elles avaient un Secrétaire général commun. La situation changea par la suite avec l'organisation du Comité permanent et la réunion à Varsovie de la deuxième Conférence dont le Secrétariat fut polonais. Les relations sont toutefois entretenues, puisque nous assistons régulièrement aux séances de la Conférence et de son Comité d'experts.

Par ailleurs, des liaisons similaires ont été établies avec certaines des autres organisations susvisées, et en particulier les Conférences aéronautiques internationales, l'Association internationale du trafic aérien, les Conférences radiotélégraphiques internationales, le Bureau hydrographique international, l'Office international d'hygiène publique et le Comité des transports par air de la Chambre de commerce internationale.

La multiplicité de ces organismes ne laisse pas de surprendre un observateur non averti, mais, en se penchant sur leurs activités particulières, on découvre vite que chacun d'eux a son utilité propre et qu'il serait malaisé d'imposer dans ce domaine des simplifications.

On ne saurait en effet empêcher un gouvernement de convoquer un congrès aéronautique, s'il juge opportun de faire les frais de son organisation, ni s'opposer à ce que des savants ou des juristes se groupent en associations nouvelles pour étudier la navigation aérienne sous tous ses aspects; on risque seulement à ce jeu de voir diminuer l'intérêt de ces assises par suite d'un éparpillement exagéré des efforts.

Mais ce qu'il importe de maintenir, c'est, au-dessus de ces activités multiples, un organisme gouvernemental assez souple pour suivre le progrès dans sa course, assez puissant pour

imposer ses décisions et assez prudent pour ne pas abuser de ses pouvoirs : c'est à la Commission internationale de navigation aérienne qu'il appartient de jouer ce rôle; elle tient de la Convention de 1919 des pouvoirs très étendus, des moyens d'action particulièrement rapides, qui lui ont permis de se montrer à la fois souple et ferme, prudente et audacieuse : elle recueille les résultats de ces travaux épars, se tenant de la sorte au courant de toutes les études entreprises et des progrès réalisés, puis, après examen, elle donne à son heure la suite qu'ils comportent à ceux de ces vœux méritant d'être retenus.

CHAPITRE XI

ANALYSE DE LA CONVENTION

Ce rapide exposé des négociations d'où sortit la Convention de 1919, ce tableau simplifié de l'activité des diverses organisations s'attachant à l'étude des problèmes aéronautiques, cette esquisse sommaire du caractère de la Commission internationale de navigation aérienne chargée de la mise au point perpétuelle de la Convention et de fonctions administratives dont personne ne pense à nier l'utilité, nous ont paru à leur place dans cette étude que nous entendons consacrer à l'examen de la Convention, car il eût été malaisé d'en disséquer la substance avant d'avoir fait connaître les conditions dans lesquelles elle a été conçue, élaborée, corrigée, adaptée aux besoins réels de la navigation aérienne depuis dix ans.

Nous examinerons maintenant chacune de ses dispositions principales en nous efforçant de préciser leur sens à la lumière des discussions auxquelles elles ont donné lieu.

L'époque actuelle se prête d'ailleurs fort bien à une telle étude, puisqu'après sept années d'application et dix ans après son élaboration le texte original de la Convention vient d'être entièrement révisé au cours de la Conférence générale provoquée par la Commission elle-même en juin 1929.

Pendant sept ans cette révision a été réclamée, aussi bien par des partisans de la Convention que par ceux qui lui prodiguaient leurs critiques, l'opération vient d'être effectuée, les amendements jugés nécessaires par les représentants de tous les gouvernements des États contractants et non contractants s'intéressant vraiment au développement de la navigation aérienne sont en instance de ratification, l'unanimité s'est faite sur un texte, le moment nous semble particulièrement opportun pour examiner le chemin parcouru au cours de cette première étape et nous efforcer d'en tirer pour l'avenir des enseignements.

Souveraineté sur l'espace atmosphérique.

La première question qu'eut à résoudre en 1919 la Commission de l'aéronautique de la Conférence de la Paix lorsqu'elle se mit en devoir d'élaborer la Convention fut celle du choix à faire entre le principe de la liberté de l'air et celui de la souveraineté des États sur l'atmosphère au-dessus de leur territoire.

Elle n'hésita pas, ne souleva pas la querelle qui avait animé les congrès d'avant-guerre : les esprits avaient évolué, les sièges étaient faits, et, sur la proposition de la Délégation américaine, appuyée par la Délégation britannique, la Commission se prononça, à l'unanimité, au début même de sa première séance de travail, le 17 mars 1919, pour le principe de la souveraineté :

1. Reconnaissance : 1° du principe de la souveraineté pleine et entière de chaque État sur l'air au-dessus de ses territoire et eaux territoriales, ce qui entraîne la faculté d'exclure les aéronefs étrangers; 2° du droit pour chaque État d'imposer sa juridiction sur l'air au-dessus de son territoire et de ses eaux territoriales.

Mais la Commission se hâta, sur la proposition de la Délégation britannique, de poser aussitôt, presque comme des correctifs, les deux principes suivants :

2. Sous réserve du principe de la souveraineté, reconnaissance de la nécessité d'accorder à la navigation aérienne internationale la plus grande liberté possible conciliable avec la sécurité de l'État, l'application des règlements relatifs à l'admission des aéronefs des États contractants (règlements qui devront par la suite ne pas être excessifs) et la législation intérieure du pays.

3. En ce qui concerne les règlements intérieurs relatifs à l'admission et au traitement des aéronefs des États contractants, reconnaissance du principe de l'absence de toute différence basée sur la nationalité.

La sous-commission juridique, chargée de tirer les conséquences de ces conclusions, présenta en ces termes le texte des articles 1 et 2 du projet de Convention rédigé par ses soins :

Entre les deux principes de la *liberté* ou de la *souveraineté* de l'air, le projet de Convention de Paris (29 juin 1910) n'avait pas cru devoir se prononcer. Le texte des principes votés par la Commission propose une solution. Mais, tandis qu'antérieurement à la guerre, l'opinion développée dans la majorité des pays était favorable au principe de la liberté de l'air, l'opinion qui s'est fait jour à la Commission est favorable à la soumission pleine et exclusive de l'espace atmosphérique à la souveraineté du territoire sous-jacent. C'est seulement lorsque la colonne de l'air surplombe une *res nullius* ou *communis*, la mer, que la liberté devient le régime de l'air.

Ainsi, l'espace atmosphérique participe au régime juridique du territoire sous-jacent. Ce territoire est-il celui d'un État particulier? Alors l'espace atmosphérique est soumis à la souveraineté de cet État. Échappe-t-il, comme la mer libre, à toute souveraineté? Alors l'espace atmosphérique est aussi libre, au-dessus de la mer, que la mer elle-même.

Il en résulte qu'en vertu de sa souveraineté, l'État sous-jacent, dans les limites de ses frontières, peut interdire le survol, et, à plus forte raison, l'atterrissage. Mais, à l'unanimité, la Commission a estimé que si ce droit devait être rigoureusement affirmé, il ne saurait être maintenu dans les rapports d'États qui se font mutuelle confiance.

En conséquence, après avoir reconnu que chacun d'eux jouit complètement et exclusivement du droit de souveraineté dans l'espace atmosphérique, au-dessus de son territoire, chaque État contractant s'engage à accorder en

temps de paix la liberté de passage inoffensif aux aéronefs des autres États contractants, pourvu que les conditions établies dans la Convention soient observées.

La Commission a, au surplus, dans une discussion complémentaire, décidé de faire porter l'effet de la Convention non seulement sur le territoire et les eaux territoriales des métropoles, mais sur les territoires et les eaux territoriales des dominions, colonies, protectorats et zones d'influence.

L'expression « colonie » a été retenue. L'expression « zone d'influence » a été écartée du consentement de tous les membres de la sous-commission juridique, parce qu'il semblait excessif d'assimiler au territoire de l'État contractant celui d'un État qui n'aurait même pas avec un État contractant le lien du protectorat.

En ce qui concerne les dominions, la Délégation britannique a exposé qu'elle les considérait, aux fins de la présente Convention, comme des États, et que, ne pouvant s'engager pour eux, le Gouvernement britannique entendait leur réserver à chacun le droit de s'engager eux-mêmes. La sous-commission juridique a cru devoir, dans le projet de convention, tenir compte de ce fait. D'autre part, elle a estimé qu'aux fins de la présente Convention, les protectorats ne pouvaient pas être considérés comme des États distincts, capables d'une adhésion séparée, mais comme un élément territorial ou national de l'État protecteur, de telle sorte qu'en stipulant pour lui-même, pour son territoire et pour ses nationaux, l'État protecteur doit être considéré comme stipulant pour l'État protégé, son territoire et ses nationaux.

Les Commissions militaire et juridique réunies examinèrent encore la question de savoir quelle serait la frontière aérienne, soit du côté de la terre, soit du côté de la mer. La proposition de donner à la frontière, du côté de la terre, une certaine épaisseur, en l'enveloppant d'une zone de tolérance où les infractions n'auraient pas été poursuivies, à cause de la difficulté qu'on éprouve à grande hauteur à déterminer le point exact où l'on se trouve, fut abandonnée pour ce motif, très simple, que la même erreur pourrait toujours se produire à l'extrémité de la zone de tolérance. D'autre part, la proposition faite par la Délégation française, de déterminer, du côté de la mer, une frontière aérienne indépendante des limites de la mer territoriale, ne fut pas retenue. Tout en reconnaissant que la souveraineté de l'État côtier sur la mer territoriale n'étant pas exclusive du droit de passage innocent, la souveraineté de l'espace aérien, exclusive de ce même passage, devait prendre sa source, directement, dans la souveraineté du territoire, non dans la souveraineté de la mer territoriale, la sous-commission a, faute de temps, pensé qu'il était préférable de s'en tenir, provisoirement, à la notion classique de la mer territoriale.

Les articles 1 et 2 de la Convention se lisant comme suit :

ARTICLE PREMIER. — Les Hautes Parties Contractantes reconnaissent que

chaque Puissance a la souveraineté complète et exclusive sur l'espace atmosphérique au-dessus de son territoire.

Au sens de la présente Convention, le territoire d'un État contractant sera entendu comme comprenant le territoire national métropolitain et colonial, ensemble les eaux territoriales adjacentes audit territoire.

ART. 2. — Chaque État contractant s'engage à accorder en temps de paix, aux aéronefs des autres États contractants la liberté de passage inoffensif au-dessus de son territoire, pourvu que les conditions établies dans la présente Convention soient observées.

Les règles établies par un État contractant pour l'admission, sur son territoire, des aéronefs ressortissant aux autres États contractants, doivent être appliquées sans distinction de nationalité.

complétés par les dispositions du second alinéa de l'article 40 :

Les territoires et les ressortissants des pays de protectorat ou des territoires administrés au nom de la Société des Nations seront, aux fins de la présente Convention, assimilés aux territoires et aux ressortissants de l'État protecteur ou mandataire.

n'ont plus été remis en discussion : la Conférence de 1929 a seulement pris acte, à la demande de la Délégation allemande, du fait que tous les États contractants considèrent que le territoire colonial doit être, pour le survol, assimilé au territoire métropolitain.

Cette Conférence a, de plus, à la suite d'une observation présentée par la Délégation néerlandaise, estimé que lorsqu'un État déclare qu'un territoire, appelé jusqu'alors « colonie », sera désormais dénommé « territoire de l'État », ceci revient à dire que le territoire de cet État sera divisé en deux parties : le territoire métropolitain et l'autre, partage qui ne saurait soulever de difficulté en ce qui concerne l'interprétation du texte très clair de l'article premier de la Convention.

Interdiction du survol de certaines zones.

Poursuivant l'examen des conséquences des deux principes ci-dessus posés par la Commission de l'aéronautique, la sous-commission juridique fit valoir les considérations suivantes :

La liberté de survoler et d'atterrir ne peut s'accorder qu'en cas de passage innocent. Il n'en doit pas résulter de péril pour la sécurité militaire et publique de l'État sous-jacent.

Des zones interdites peuvent, en conséquence, être tracées. Mais ces zones ne seront reconnues qu'à la condition d'être déterminées dans un but d'ordre militaire ou de sécurité publique.

Pour protéger les aéronefs contre toute désignation arbitraire ou tracé vexatoire des zones interdites, il est expressément stipulé que les interdictions de ce genre doivent s'appliquer aux aéronefs nationaux au même titre qu'aux aéronefs étrangers : c'est la contre-partie de la liberté, laissée à l'État, de déterminer sur son territoire les zones interdites.

Ces conclusions entraînèrent l'adoption des articles 3 et 4 de la Convention :

ART. 3. — Chaque État contractant a le droit d'interdire, pour raison d'ordre militaire ou dans l'intérêt de la sécurité publique, aux aéronefs ressortissant aux autres États contractants, sous les peines prévues par sa législation et sous réserve qu'il ne sera fait aucune distinction à cet égard entre ses aéronefs privés et ceux des autres États contractants, le survol de certaines zones de son territoire.

Dans ce cas, l'emplacement et l'étendue des zones interdites seront préalablement rendus publics et notifiés aux autres États contractants.

ART. 4. — Tout aéronef, qui s'engage au-dessus d'une zone interdite, sera tenu, dès qu'il s'en apercevra, de donner le signal de détresse prévu au § 17 de l'annexe D et devra atterrir, en dehors de la zone interdite, le plus tôt et le plus près possible, sur l'un des aérodromes de l'État indûment survolé.

La Conférence de 1929 discuta longuement l'article 3 et son texte subit d'importantes modifications.

La Délégation allemande demandait que les aéronefs nationaux affectés, pour des buts spéciaux, au service des administrations nationales pussent survoler les zones interdites, comme le prévoit une stipulation précise de l'accord particulier germano-espagnol.

La Délégation britannique exprima la crainte qu'une adjonction introduite à cet effet n'eût pour résultat de permettre des abus, certains pays pouvant, par exemple, considérer tous leurs aéronefs de transports commerciaux comme des aéronefs d'État et supprimer ainsi la concurrence des compagnies étrangères.

La Délégation de l'Inde, faisant ressortir la situation spéciale de certaines zones frontières, exposa que, pour des motifs politiques et des raisons de sécurité, le gouvernement central se trouve empêché d'autoriser la création de lignes aériennes dans ces régions et a cependant besoin d'envoyer au-dessus de ces zones des aéronefs britanniques, soit privés, soit d'État.

La Délégation américaine expliqua qu'en rédigeant l'article 5 de la Convention pan-américaine (1), ses auteurs ont voulu que l'égalité de traitement en ce qui concerne le survol des zones interdites s'appliquât à tous les aéronefs régulièrement engagés dans le trafic aérien international, toutes les autres catégories d'aéronefs pouvant, au contraire, être soumises aux règlements particuliers établis pour chaque zone interdite par l'État intéressé.

La Délégation néerlandaise demanda qu'une disposition nouvelle permît de restreindre ou d'interdire, dans des circonstances exceptionnelles, le survol de certaines zones aux aéronefs étrangers, tout en permettant à des aéronefs

(1) Reproduite ci-après en annexe R.

nationaux de survoler ces zones pour accomplir des missions spéciales, à l'exclusion du trafic aérien commercial régulier.

La Délégation française reconnut que, dans certains cas, un État sera peut-être amené à suspendre toute exploitation aérienne internationale dans une région où, par exemple, il ne pourrait pas garantir la sécurité de cette exploitation et vouloir cependant maintenir, dans le même temps, au moyen de ses aéronefs nationaux, les liaisons aériennes dont il aura besoin.

Il fut finalement décidé, à l'unanimité, de proposer le remplacement du texte ci-dessus de l'article 3 de la Convention par le suivant :

ART. 3. — Chaque État contractant a le droit d'interdire, pour raison d'ordre militaire ou dans l'intérêt de la sécurité publique, aux aéronefs ressortissant aux autres États contractants, sous les peines prévues par sa législation et sous réserve qu'il ne sera fait aucune distinction à cet égard entre ses aéronefs privés et ceux des autres États contractants, le survol de certaines zones de son territoire.

Chaque État contractant peut autoriser, à titre exceptionnel et dans l'intérêt de la sécurité publique, le survol desdites zones par ses aéronefs nationaux.

L'emplacement et l'étendue des zones interdites seront préalablement rendus publics et seront notifiés, ainsi que les autorisations exceptionnelles délivrées en vertu du paragraphe précédent, à tous les autres États contractants ainsi qu'à la Commission internationale de navigation aérienne.

Chaque État contractant se réserve en outre le droit, en temps de paix, dans des circonstances exceptionnelles, de restreindre ou d'interdire provisoirement, et avec effet immédiat, le survol de son territoire ou d'une partie de son territoire, à condition que cette restriction ou interdiction soit applicable, sans distinction de nationalité, aux aéronefs de tous les autres États.

Une telle décision sera rendue publique, notifiée à tous les États contractants et communiquée à la Commission internationale de navigation aérienne.

La Délégation américaine formula toutefois à ce sujet la réserve suivante :

La Délégation des États-Unis maintient, au nom de son gouvernement, le principe que le droit doit être reconnu de permettre aux aéronefs de tou-

risme d'un État contractant de survoler des zones dont le survol pourrait être interdit aux aéronefs de tourisme d'autres États contractants, à condition que l'égalité de traitement soit assurée à tous les aéronefs se livrant au commerce aérien international.

Ces amendements au texte original portent évidemment une sensible atteinte au principe de la liberté de la circulation aérienne posé à l'article 2 de la Convention.

Admission des aéronefs des États non contractants.

La Sous-Commission juridique présenta, sans aucun commentaire, à la Commission de l'aéronautique, qui l'adopta sans discussion, le texte de l'article 5 de la Convention.

Il ne fut pas remis en question et apparut, avec la rédaction suivante, dans le texte définitif du 13 octobre 1919 :

ART. 5. — Aucun État n'admettra, si ce n'est par une autorisation spéciale et temporaire, la circulation au-dessus de son territoire, d'un aéronef ne possédant pas la nationalité d'un État contractant.

Les rédacteurs de la Convention croyaient si fermement que les États ex-neutres adhéreraient avec empressement à la Convention dès sa mise en vigueur et que les États ennemis feraient de même dès que l'établissement de relations pacifiques normales permettrait de les accepter, qu'ils n'avaient nullement prévu les difficultés ultérieurement soulevées par ces dispositions.

Les observations présentées dès novembre 1919 surprirent vivement les auteurs de la Convention, l'argument tiré de l'application de l'article 313 du Traité de Versailles (1) leur

(1) ART. 313. — Les ressortissants aux Puissances alliées et associées auront pleine liberté de survol et d'atterrissage sur le territoire et les eaux territoriales de l'Allemagne et jouiront des mêmes avantages que les aéronefs allemands, notamment en cas de détresse à terre ou en mer.

avait échappé. De très bonne foi, ils reconnurent aussitôt le bien-fondé de la protestation suisse et s'efforcèrent loyalement de résoudre la difficulté.

Nous avons exposé plus haut comment, en raison de l'impossibilité de modifier l'article 5 de la Convention avant l'institution de la Commission internationale de navigation aérienne, on fut amené à préparer le Protocole additionnel du 1^{er} mai 1920 qui permit de respecter les accords particuliers conclus par des États parties à la Convention avec des États non contractants, mais ne donna pas satisfaction aux États ex-neutres qui se refusaient à solliciter des dérogations et ne voulaient adhérer à la Convention qu'à la condition de conserver le droit de passer des accords avec les États ex-ennemis.

Bien avant l'entrée en vigueur de la Convention et l'institution de la Commission internationale de navigation aérienne, les États signataires, éclairés par les observations du Gouvernement helvétique, avaient reconnu les inconvénients du caractère coercitif des dispositions de l'article 5 et, persuadés que la valeur de la Convention assurerait, sans qu'un recours à la contrainte dût être nécessaire, son extension, ils avaient résolu de le modifier.

Aussi la Commission internationale de navigation aérienne put-elle accepter dès sa première session le principe de cet amendement et adopter, au cours de sa seconde session, le Protocole du 27 octobre 1922 portant modification de l'article 5 qui, depuis l'entrée en vigueur de ce protocole, le 14 décembre 1926, se lit comme suit :

ART. 5. — Aucun État contractant n'admettra, si ce n'est par une autorisation spéciale et temporaire, la circulation au-dessus de son territoire d'un aéronef ne possédant pas la nationalité de l'un des États contractants, à moins qu'il n'ait conclu une convention particulière avec l'État dans lequel cet

aéronef est immatriculé. Les stipulations de cette convention particulière ne devront pas porter atteinte aux droits des parties contractantes à la présente Convention et devront être conformes aux règles établies par ladite Convention et ses annexes. Cette convention particulière sera communiquée à la Commission internationale de navigation aérienne qui la notifiera aux autres États contractants.

Cette rédaction nouvelle, malgré une divergence assez sensible avec le texte préparé par les États ex-neutres à Copenhague, donna satisfaction à ces États, dont trois, le Danemark, la Suède et la Norvège, ont adhéré depuis à la Convention, mais la discussion sur ce point fut depuis reprise, en 1929, sur une observation de la Délégation allemande qui posait la question de savoir s'il ne serait pas préférable de supprimer l'article 5 en raison du caractère insolite de l'obligation qu'il contient.

La Conférence fut unanime à admettre que le droit devait être reconnu à chaque État contractant de conclure des conventions particulières avec des États non contractants à condition que ces conventions particulières ne portent pas atteinte aux droits des parties contractantes à la Convention, mais une discussion s'éleva sur le point de savoir s'il était nécessaire de préciser que ces conventions devraient être conformes aux règles établies par la Convention.

La Délégation néerlandaise proposa de remplacer dans le texte de l'article 5 les mots « devront être conformes aux règles établies... » par la phrase : « ne devront pas être en contradiction avec les principes généraux... ».

Cette proposition fut appuyée par les Délégations polonaise, italienne, japonaise et française et la Conférence, soucieuse d'assurer l'unité du droit public aérien, se prononça pour le maintien dans l'article 5 d'une disposition de cette nature.

La Délégation américaine, voulant réserver la possibilité pour les États-Unis de conclure « certains accords spéciaux

n'ayant pas de rapports directs avec la Convention aérienne de 1919 », déclara que son gouvernement ne pourrait pas accepter de renoncer au droit de passer librement des Conventions particulières avec des États du continent américain non parties à la Convention.

Pour rallier l'accord de la Délégation américaine, la Conférence dut se résoudre à insérer dans ce paragraphe la phrase : « dans toute la mesure compatible avec leur objet », dont certains ne voyaient ni le sens ni l'intérêt, et un nouveau texte d'article 5, à insérer dans le chapitre premier de la Convention, *Principes généraux*, — car il n'est pas relatif à la nationalité des aéronefs, — fut approuvé à l'unanimité :

ART. 5. — *Chaque État contractant a le droit de conclure des conventions particulières avec des États non contractants.*

Les stipulations de ces conventions particulières ne devront pas porter atteinte aux droits des parties contractantes à la présente Convention.

Ces conventions particulières, dans toute la mesure compatible avec leur objet, ne devront pas être en contradiction avec les principes généraux de la présente Convention.

Elles seront communiquées à la Commission internationale de navigation aérienne qui les notifiera aux autres États contractants.

Néanmoins, au moment de signer les résolutions finales, la Délégation américaine formula sur ce point la réserve suivante :

La Délégation des États-Unis maintient, au nom de son gouvernement, le principe que le droit doit être reconnu à chaque gouvernement de conclure des traités, des conventions et des accords particuliers relatifs à la navigation aérienne, aussi longtemps qu'une telle convention ou un tel accord particulier ne porteront pas atteinte aux droits ou obligations de l'un quelconque des États parties à la présente Convention.

On doit regretter que des dispositions susceptibles de mieux assurer l'unité du droit public aérien n'aient pu être insérées dans cet article, mais il n'y a pas lieu de s'en alarmer outre

mesure, car, en fait, on conçoit difficilement que des États parties à la Convention puissent conclure avec des États non contractants des accords particuliers qui soient *en contradiction* avec les principes généraux de la Convention.

Nationalité des aéronefs.

Le principe posé en 1919 par la Commission de l'aéronautique était, en cette matière, le suivant :

4. Reconnaissance du principe que tout aéronef doit posséder la nationalité d'un seul État contractant et que tout aéronef doit être inscrit sur les registres de l'État dont il possède la nationalité.

La Sous-Commission juridique estima que :

L'accès de l'espace aérien étant ouvert aux aéronefs des États contractants, la première question qui logiquement se présentait était celle de la « nationalité ». Aux termes du Projet de Convention de Paris de 1910 (art. III), la nationalité des aéronefs était déterminée par la législation de chaque État contractant qui, dans l'exercice de son pouvoir législatif, peut s'attacher, soit au domicile, soit à la nationalité du propriétaire : conciliation entre la règle française et italienne de la nationalité et la règle anglaise et américaine du domicile pour déterminer la condition des personnes. Mais, en revenant sur l'attitude adoptée en 1910 par la Grande-Bretagne, les experts britanniques ont pris l'initiative d'un texte en vertu duquel la nationalité de l'aéronef se détermine par celle du propriétaire.

Tout en faisant dépendre la nationalité de l'aéronef de celle de l'État qui procède à l'immatriculation, la sous-commission a, à l'unanimité, décidé qu'un aéronef ne peut être immatriculé par un État que s'il appartient à l'un des nationaux de cet État.

La Délégation américaine a fait à cet égard une déclaration très nette : une attaque brusquée par avions, déclare-t-elle, est le grand danger qui menace la paix du monde. Or, cette attaque serait facile de la part d'aéronefs appartenant à des propriétaires domiciliés sur le territoire d'un État inoffensif au point de vue militaire, alors qu'ils appartiennent à la nationalité d'un État particulièrement inquiétant à ce même point de vue.

La raison qui conduit à donner à l'aéronef la nationalité du propriétaire s'oppose à ce qu'il y ait, pour un aéronef, deux propriétaires : le premier d'une nationalité qui donne toutes espèces de garanties, le second qui n'en donnerait que de moindres. A la lumière de l'expérience de la guerre, la sous-

commission estime qu'il n'est pas permis de conférer la nationalité d'un État à un aéronef qui n'est pas, en entier, la propriété d'un national.

La question devient plus délicate lorsqu'il s'agit d'une société. La Délégation italienne a développé ce point de vue que la nationalité d'une société se détermine, au point de vue aéronautique, de la même manière qu'à tout autre égard, c'est-à-dire d'après le siège social.

La Délégation américaine a fait valoir le danger d'une attaque brusquée aérienne, opérée par des aéronefs, au service d'une société, dont le siège serait dans un pays neutre. Pour éviter ce danger, dans la mesure du possible, la délégation américaine a demandé que, dans les sociétés de personnes, tous les associés fussent nationaux et que, dans les sociétés de capitaux, nulle place ne fût laissée au capital étranger. Mais, devant la difficulté de nationaliser les actions, ce qui leur imposerait la forme nominative, la Délégation française a proposé que les deux tiers des administrateurs devraient être nationaux, l'État de l'immatriculation restant d'ailleurs libre des conditions auxquelles il confère sa nationalité. Cette proposition a été acceptée à l'unanimité par la sous-commission.

Texte des articles proposés :

ART. VI. — L'aéronef a la nationalité de l'État sur le registre duquel il est immatriculé, conformément aux prescriptions du règlement (annexe A, 1, c).

ART. VII. — Un aéronef ne peut être immatriculé dans un des États contractants que s'il appartient en entier à des nationaux de ces États.

Une société ne pourra être propriétaire d'un aéronef que si elle a la nationalité de l'État dans lequel l'aéronef est immatriculé.

ART. VIII. — Un aéronef ne peut être valablement immatriculé dans plus d'un État.

ART. IX. — Les États contractants échangeront entre eux et transmettront à la Commission internationale de navigation aérienne, chaque mois : copie des inscriptions et des radiations d'inscriptions qui auront été effectuées sur leur registre matricule dans le mois précédent.

ART. X. — Pour circuler au-dessus du territoire de l'un des États contractants, les aéronefs devront porter leurs marques de nationalité et d'immatriculation, ainsi que le nom du propriétaire, conformément au règlement (annexe A).

La Commission décida de modifier l'article VII ci-dessus en adoptant la rédaction suivante :

ART. VII. — Un aéronef ne peut être immatriculé dans un des États contractants que s'il appartient en entier à des nationaux de cet État.

Une société ne pourra être propriétaire d'un aéronef que si elle a la nationalité de l'État dans lequel l'aéronef est immatriculé, si le président et les deux tiers au moins des administrateurs ont la même nationalité et si la société réunit toutes les autres conditions qui pourraient être déterminées par les lois de chaque État.

La Sous-Commission juridique, dans son second rapport en date du 27 avril, apprécia en ces termes cette décision :

La Commission, remaniant légèrement le projet de texte de la sous-commission, exige, pour l'immatriculation de l'aéronef, non seulement qu'il ait la nationalité de l'État de l'immatriculation, mais encore que le président et les deux tiers des administrateurs aient la même nationalité. La sous-commission juridique ne peut que s'incliner devant cette formule de la Commission. La Commission a cru pouvoir exiger, en outre, que « la société réunit toutes autres conditions qui pourraient être déterminées par les lois de chaque État ». La sous-commission juridique croit devoir recommander à la Commission la suppression de cette dernière condition. La Convention fixe un minimum de garanties; elle ne saurait tracer un maximum. Elle met des limites à la complaisance de l'État; elle ne prétend pas en mettre à sa sévérité.

Le texte de la Commission fut néanmoins maintenu (voir annexe K ci-après).

La Commission internationale de navigation aérienne se borna à décider, en 1926, que les communications prévues à l'article 9 seraient établies, adressées à son secrétaire général et publiées à son *Bulletin de renseignements* dans une forme déterminée (voir le modèle au *Bulletin officiel de la Commission*, n° 10, p. 22).

La Conférence de 1929 discuta longuement l'article 7.

La Délégation allemande fit observer qu'en raison des dispositions du premier alinéa, un étranger ne peut pas obtenir l'immatriculation, dans le pays où il réside, d'un aéronef lui appartenant, il doit donc le faire immatriculer dans son pays.

d'origine et s'adresser aux autorités de ce pays pour obtenir le renouvellement du certificat de navigabilité de l'appareil : ces difficultés seraient notablement réduites si l'on exigeait uniquement du propriétaire qu'il ait son domicile dans le pays où l'aéronef serait immatriculé.

Quant au second paragraphe, il est inconciliable avec la législation allemande sur les sociétés.

La Délégation allemande proposait en conséquence de « remplacer l'article 7 par une disposition prescrivant uniquement que les aéronefs ne seront immatriculés dans un État que si le propriétaire a son domicile dans cet État, que ce propriétaire soit une personne naturelle ou une personne juridique ».

On envisagea un moment la suppression pure et simple de l'article 7. Puis la Délégation autrichienne proposa de prendre en considération non la personne du propriétaire mais celle du détenteur.

La Délégation espagnole proposa de maintenir le principe posé, en admettant toutefois, comme dans la Convention ibéro-américaine, des dérogations.

La Délégation suisse, désireuse de favoriser le développement de l'aviation privée et du tourisme aérien, se montra favorable au système prenant pour base le domicile ou à celui reconnaissant à chaque État le droit de légiférer en la matière.

Les Délégations française et polonaise, non convaincues de la gravité des difficultés signalées, demandèrent le maintien de l'article 7.

La Délégation des États-Unis exposa que la législation américaine est encore plus exigeante que ne l'est l'article 7, mais elle fut d'avis qu'il ne serait pas juste d'obliger tous les autres pays à adopter dans leur propre législation des dispositions

aussi strictes et proposa de remplacer l'article 7 par les dispositions de l'article VIII de la Convention pan-américaine (annexe R ci-après) ou de supprimer l'article 7.

Finalement la Conférence, considérant que, s'il y a des points sur lesquels une réglementation uniforme doit être obtenue dans l'intérêt de la navigation aérienne, il est des domaines dans lesquels une certaine liberté peut être laissée aux États, adopta à l'unanimité le texte suivant :

ART. 7. — L'immatriculation des aéronefs visés dans l'article précédent sera faite conformément aux lois et aux dispositions spéciales de chaque État contractant.

Certificats de navigabilité et brevets d'aptitude.

La Commission de l'aéronautique avait adopté le principe suivant :

5. Les clauses suivantes sont reconnues comme désirables au point de vue international en vue d'assurer la sécurité de la navigation aérienne :

a) Règlements rendant obligatoires les certificats de navigabilité aérienne et les permis pour équipement de T. S. F., tout au moins en ce qui concerne les aéronefs commerciaux. Reconnaissance mutuelle de ces certificats et permis par les États contractants ;

b) Règlements rendant obligatoires les permis pour pilotes et autre personnel aéronautique. Reconnaissance mutuelle de ces permis par les États contractants ;

c) Règles internationales de l'air comprenant les règles internationales de signaux, de feux et celles établies en vue d'éviter les collisions Règles d'atterrissage et règlements au sol.

La Sous-Commission juridique exposa que :

La liberté de passage que s'accordent mutuellement les États contractants doit être inoffensive. Elle ne l'est qu'à raison des qualités techniques dont doivent justifier, d'une part, les aéronefs et, d'autre part, les équipages.

L'aéronef doit être muni d'un certificat de navigabilité, délivré ou rendu exécutoire par l'État dont il possède la nationalité (1). Les pilotes, mécani-

(1) Afin de donner au certificat de navigabilité un caractère éminemment sérieux, ce

ciens et autres membres du personnel de conduite doivent avoir reçu de leur État d'origine un brevet d'aptitude au vu duquel leur est délivrée, pour un temps limité, une licence qui leur permet d'exercer les facultés dont le brevet les reconnaît capables.

Chaque État, devant normalement vérifier les aptitudes aéronautiques de ses nationaux, a le droit de ne pas reconnaître, dans les limites et au-dessus de son territoire, les brevets d'aptitude et licences conférés à l'un d'eux par un autre État contractant.

Ainsi conditionnée par l'aptitude à la navigabilité de l'appareil et l'aptitude à la navigation de l'équipage et du personnel auxiliaire, la liberté de l'aéronef n'offre plus, en général, de danger pour la population de la surface. Le passage, d'ailleurs inoffensif, peut donc être libre.

Des règlements annexes indiquent exactement les prescriptions qui, suivies d'une manière uniforme par les États contractants, leur donnent entre eux toute garantie.

La Sous-Commission proposait en conséquence les textes suivants :

ART. XI. — Dans la navigation internationale, tout aéronef devra être muni d'un certificat de navigation délivré ou rendu exécutoire par l'État dont il possède la nationalité, conformément à l'annexe B.

ART. XII. — Les commandant, pilote, mécaniciens et autres membres du personnel de conduite de tout aéronef doivent être pourvus de brevets d'aptitude et de licences délivrés ou rendus exécutoires par l'État dont l'aéronef possède la nationalité conformément à l'annexe E.

ART. XIII. — Le certificat de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou rendus exécutoires par l'État de l'aéronef conformément aux règles établies par les annexes B et E, et dans la suite par la Commission internationale de navigation aérienne, seront reconnus valables par les autres États.

Chaque État a le droit de ne pas reconnaître, pour la circulation dans les limites et au-dessus de son propre territoire, les brevets d'aptitude et licences conférés à un de ses nationaux par un autre État contractant.

ART. XIV. — 1. Aucun appareil de T. S. F. ne pourra être porté sans licence spéciale délivrée par l'État dont l'aéronef détient la nationalité. Ces

qui demanderait pour de nombreux aéronefs un personnel considérable et des examens répétés, la Délégation britannique a été amenée à diminuer le nombre des certificats en proposant de les remplacer, pour les aéronefs qui ne sont pas affectés au transport public des personnes ou des marchandises, par l'exigence d'une simple assurance ; la sous-commission n'a pas accepté cette manière de voir, par souci du devoir de l'État de veiller lui-même à la sécurité de la population sous-jacente.

appareils ne pourront être employés que par des opérateurs munis à cet effet d'une licence spéciale.

2. Tout aéronef de transport public susceptible de recevoir au moins dix personnes devra être muni d'appareils de T. S. F. (émission et réception) lorsque les modalités d'emploi de ces appareils auront été déterminées par la Commission internationale de navigation aérienne.

3. Cette Commission pourra étendre ultérieurement l'obligation de porter la T. S. F. à toutes autres catégories d'aéronefs dans les conditions et suivant les modalités qu'elle déterminera.

La Commission de l'aéronautique n'apportera à ces textes que des modifications de rédaction (voir annexe K ci-après).

La Commission internationale de navigation aérienne n'a pas entrepris de modifier ces articles, mais elle eut à régler les détails de leur application.

Elle a, d'une part, adopté les règles relatives à l'établissement du certificat de navigabilité, des brevets d'aptitude et des licences (voir *Bulletin officiel de la Commission*, n° 4, p. 24, n° 5, p. 19 et 29, n° 12, p. 23 et n° 13, p. 54). La forme même de ces documents a été fixée. La couleur de la couverture des brevets-licences indique à première vue la catégorie du personnel de conduite à laquelle appartient le titulaire et un numérotage uniforme de toutes les mentions portées sur ces certificats, brevets et licences permet aux autorités intéressées, à la simple lecture des chiffres et dates, sans qu'elles aient besoin de comprendre la langue du pays dans lequel le document a été délivré, de vérifier la validité des papiers présentés par le personnel de conduite des aéronefs de passage.

La Commission internationale de navigation aérienne a de plus entrepris la préparation d'un « règlement sur les conditions minima de délivrance du certificat de navigabilité » des aéronefs, en huit parties :

- I. Classement général des aéronefs.
- II. Conditions de vol des avions.
- III. Conditions de construction des avions.
- IV. Conditions d'aménagement des avions.
- V. Moteurs d'avions.
- VI. Aérostats.
- VII. Procédure technique à suivre en vue de la délivrance du certificat de navigabilité.
- VIII. Conditions techniques de validité et de renouvellement d'un certificat de navigabilité.

Un certain nombre de chapitres ont été adoptés au cours des quinze premières sessions de la Commission et les États contractants ont été invités à les mettre en vigueur aussi rapidement et complètement que possible au fur et à mesure de leur publication.

La Commission internationale de navigation aérienne a été d'autre part amenée à préciser le sens du second alinéa de l'article 14 : par sa résolution n° 234 (*Bulletin officiel*, n° 8, p. 36) elle a décidé d'adopter pour les mots « susceptibles de recevoir » l'interprétation suivante : « comportant des places pour un certain nombre de personnes, nombre indiqué à l'alinéa 12 du certificat de navigabilité de l'appareil ».

Enfin la Commission internationale de navigation aérienne a adopté la réglementation prévue au troisième alinéa de l'article 14, par sa résolution n° 471 (*Bulletin officiel*, n° 15, p. 44) exécutoire, en ce qui concerne les États contractants, au même titre que les annexes à la Convention et entrée en vigueur le 1^{er} janvier 1930.

Ce chapitre de la Convention a soulevé, au cours de la Conférence de 1929, quelques discussions, mais, en raison de leur caractère technique, la Conférence a décidé de laisser à la Commission internationale de navigation aérienne le soin de les étudier. Celle-ci a aussitôt porté à l'ordre du jour de ses prochaines sessions la révision de ce chapitre III de la Convention.

Admission à la navigation aérienne au-dessus d'un territoire étranger.

Nous avons vu que des trois premiers principes posés par la Commission de l'aéronautique de 1918, la Sous-Commission juridique avait extrait la substance des articles 1^{er} à 4 — principes généraux — du Projet de Convention établi par ses soins, mais elle crut devoir préciser par ailleurs, dans un chapitre de son rapport intitulé « Navigation de frontière à frontière », les conséquences de ces trois principes et de cet autre principe également posé par la Commission :

Reconnaissance du droit de transit sans atterrissage pour le trafic international entre deux points placés en dehors du territoire d'un Etat contractant, sous réserve du droit de l'Etat traversé de pouvoir se réserver son propre trafic commercial aérien et de pouvoir obliger à atterrir à l'aide de signaux convenus tout aéronef le survolant.

Les déductions de la Sous-Commission juridique furent les suivantes :

La navigation de commerce peut, par analogie avec le cabotage maritime, être interdite, de place en place, à l'intérieur des frontières, au pavillon étranger : un aéronef de plaisance anglais peut voler librement de Paris à Marseille, de Marseille à Bordeaux, de Bordeaux à Paris; un cargo aérien anglais ne le peut, sauf permission de l'Etat survolé, permission qui ne peut, aux termes de la présente Convention, s'appliquer à l'un des Etats contractants sans s'étendre aux autres.

La navigation internationale est ouverte aux aéronefs de commerce étrangers, sans qu'ils puissent prendre ou déposer des passagers ou des marchandises d'un point à l'autre du territoire d'un même Etat. Dans ces conditions, un aéronef étranger de commerce peut se rendre, en vertu de la liberté du passage stipulée par la Convention, d'un point quelconque d'Angleterre à un point quelconque de France, puis d'Italie, en embarquant ou débarquant, d'Angleterre en France et de France en Italie, passagers ou marchandises.

De plus, contrairement à l'opinion des experts britanniques, l'établissement de lignes internationales de communications aériennes est subordonné à l'assentiment des Etats survolés. En toute hypothèse, qu'il s'agisse de voyages isolés ou de lignes régulières, le trajet peut être compris de telle manière

que l'aéronef étranger se propose de franchir sans arrêt le territoire d'un État contractant. Dans ce cas, aucune escale n'est prévue ni pour prendre ni pour débarquer passagers ou marchandises. La question se pose alors de savoir si le passage peut s'opérer sans que l'aéronef ait, à un moment quelconque, l'obligation d'atterrir? Si l'aéronef se rendait de Londres à Paris, puis de Paris à Rome, il devrait, en passant la frontière, atterrir dans l'une des aéroplanes désignées pour l'accomplissement des formalités de police et de douane. Mais, dès l'instant qu'il entend survoler d'un seul trait, sans arrêt, le territoire de la France, l'État ainsi traversé peut-il lui imposer, dans un intérêt de police, un arrêt qui ne répond en rien à l'intention des exploitants de la ligne, mais la contrarie, en lui faisant subir, dans un service rapide, un retard qu'ils n'avaient pas prévu? Le désir d'encourager le développement de la navigation aérienne internationale conseillait à la Sous-Commission de reconnaître à l'aéronef étranger, desservant une ligne internationale régulière, la faculté de survol, sans atterrissage forcé, de frontière à frontière. Mais, d'autre part, il n'était pas permis d'oublier les dangers qu'un tel survol peut entraîner pour l'État sous-jacent; par exemple, en cas de propagande anarchiste faite du haut de l'aéronef par jet de tracts, ou, en cas de maladie contagieuse au point initial de la ligne, la possibilité d'une infection portée par un atterrissage fortuit hors des aéroplanes de quarantaine; enfin, plus simplement, la possibilité d'une infraction aux règles générales de la navigation, ou encore une nationalité suspecte à vérifier.

Dans tous ces cas, l'État qui n'a promis que le passage inoffensif doit pouvoir exiger l'atterrissage, au premier signal, de l'aéronef coupable ou simplement douteux.

Pour faciliter, par une surveillance étroite, l'observation de la règle que, si le passage est libre, il doit être innocent, la Sous-Commission a reconnu, à l'unanimité, que l'aéronef, en survol de frontière à frontière, serait astreint à suivre certaines routes déterminées, et que, soit sur ces routes, soit en dehors de ces routes, il doit, au premier signal, s'arrêter à l'aérodrome la plus proche.

Texte des articles proposés :

ART. XV. — Tout aéronef d'un État contractant a le droit de survoler un autre État sans y faire escale. Dans ce cas, il est tenu de suivre l'itinéraire fixé par l'État survolé.

Toutefois, pour des raisons de police générale, il sera obligé d'atterrir s'il en reçoit l'ordre au moyen des signaux prévus dans le règlement, annexe D.

Tout aéronef qui se rend d'un État dans un autre État doit, si les règlements de ce dernier l'exigent, atterrir dans une des aéroplanes fixées par lui. Notification de ces aéroplanes sera faite aux États contractants de la Convention.

L'établissement des lignes internationales de communications aériennes est subordonné à l'assentiment des États survolés.

ART. XVI. — Chaque État contractant aura la faculté de réserver le transport commercial de personnes et de marchandises entre deux points de son territoire à ses aéronefs nationaux.

ART. XVII. — Si un État contractant établit des restrictions de la nature de celles qui sont visées à l'article XVI, ses aéronefs pourront être l'objet de mesures analogues de la part de tous autres États contractants.

Les restrictions et les réserves prévues à l'article XVI seront immédiatement publiées et notifiées aux gouvernements intéressés.

Le quatrième alinéa du texte ci-dessus de l'article XV souleva une importante discussion au sein de la Commission.

La Délégation britannique estimait que ce paragraphe devait être supprimé, car, puisque le droit était donné à un aéronef de traverser un État sans atterrir, cet aéronef devait avoir également le droit de choisir la route la meilleure, soit au point de vue de la distance, soit au point de vue des conditions météorologiques; elle pensait toutefois que la difficulté serait supprimée si l'on donnait au terme « lignes » le sens de « larges zones permettant à l'aéronef de suivre sa route dans les meilleures conditions possibles ».

La Commission décida alors de remplacer le mot « lignes » par le mot « voies »; mais il est visible que l'accord résultait d'un malentendu et que la difficulté subsistait tout entière.

L'alinéa ainsi modifié fut adopté à l'unanimité moins une voix, celle de la Délégation américaine qui précisa « qu'elle refusait de voter ce dernier alinéa de l'article XV, non parce qu'elle s'opposait au principe qu'il contient, simple confirmation d'un droit reconnu par tous en général et par la Convention en particulier, mais parce qu'elle ne jugeait pas son insertion nécessaire ».

La suppression de l'alinéa fut repoussée par dix voix contre deux, celles des Délégations américaine et britannique.

Le Comité de rédaction de la Commission souleva de nouveau la discussion en signalant l'ambiguïté du texte de cet alinéa.

Il fut néanmoins maintenu sans changement et introduit dans le texte définitif de la Convention.

Le débat fut de nouveau ouvert, à la Commission internationale de navigation aérienne, dès la première session, à la requête de la Délégation belge qui demanda une interprétation de cet alinéa, devenu le troisième de l'article 15.

La Commission internationale de navigation aérienne consulta d'abord sa sous-commission juridique qui émit l'avis suivant :

Sous réserve du sens exact à donner au mot « assentiment », trois choses peuvent être subordonnées à cet assentiment :

l'itinéraire,
l'installation de la ligne,
la mise en exploitation de la ligne.

La Sous-Commission d'exploitation consultée sur le sens de l'expression « mise en exploitation » répondit que par « mise en exploitation d'une ligne aérienne » il faut entendre : « l'ouverture d'un service régulier de transports publics, avec fixation des horaires et des tarifs ».

La Commission adopta cette interprétation particulière sans se prononcer sur l'ensemble de la question posée.

Au cours de la deuxième session, la Délégation française fit valoir que des définitions précises des expressions : « établissement des voies internationales de navigation aérienne, mise en exploitation, ouverture d'une ligne, etc... » seraient difficiles à fournir et pourraient devenir ultérieurement très gênantes pour la navigation aérienne internationale. Elle jugeait préférable d'attendre des faits une plus large expé-

rience, estimant qu'il n'était pas urgent d'étudier la question au point de vue théorique tant qu'aucun dissentiment ne surgirait.

La Commission se rangea à cette manière de voir et la question ne fut plus agitée dans les six années qui suivirent, mais en 1928 un dissentiment s'éleva entre les Délégations belge et britannique relativement à l'interprétation de cet alinéa.

Les Délégations belge, danoise et italienne, se fondant sur les dispositions de l'article premier de la Convention, estimaient qu'une ligne internationale de navigation aérienne ne saurait être ni organisée ni exploitée sans l'assentiment de l'État survolé.

Les Délégations britannique et suédoise, estimant que la plus grande liberté devrait être accordée à la navigation aérienne, se refusaient à admettre que le dernier alinéa de l'article 15 pût anéantir les dispositions fondamentales de l'article 2 de la Convention.

Chacun restant sur ses positions, la Commission, constatant qu'elle n'était saisie d'aucune demande de modification de l'article 15, se borna à émettre le vœu « que tous dissenti-ments fussent aplanis par des négociations amiables entre États contractants ».

La discussion ne pouvait manquer d'être reprise au cours de la Conférence de 1929.

La Délégation allemande exposa en effet que le dernier alinéa de l'article 15 méritait d'être précisé puisque les États contractants eux-mêmes n'étaient pas d'accord sur l'interprétation à lui donner, ainsi que l'avaient prouvé les négociations polono tchèques pour la création d'une ligne Varsovie-Vienne, les difficultés survenues entre le Gouvernement persan et une

compagnie britannique et les discussions soulevées au sein du Comité juridique international d'aviation à Madrid en mai 1929.

Elle proposait, en conséquence, d'insérer dans l'article 15 les dispositions très claires contenues dans tous les accords particuliers conclus par l'Allemagne et approuvées par le Comité juridique international d'aviation (1), stipulant que :

« L'installation et l'exploitation de lignes régulières de navigation aérienne du territoire d'un État contractant dans le territoire d'un autre État contractant ou au-dessus de celui-ci, avec ou sans atterrissage intermédiaire, doivent faire l'objet d'un accord spécial entre les États contractants intéressés ».

La Délégation britannique exposa qu'à son avis le texte en vigueur de l'article 15 donne à tout État contractant le droit d'empêcher des compagnies étrangères d'installer les aérodromes qu'elles jugeraient nécessaires et, par conséquent, le droit de fixer, dans les limites de son territoire, les *voies* internationales de navigation aérienne le traversant, mais que, lorsque ces voies, jalonnées par les aérodromes organisés, se trouvent établies, les aéronefs de tous les autres États contractants ont le droit de les utiliser.

Elle fit, une fois de plus, un chaleureux appel en faveur de la liberté de la circulation aérienne, mais déclara que, pour permettre à la Conférence d'adopter à l'unanimité un nouveau texte ayant le mérite de la clarté, elle se rallierait à l'avis exprimé par la majorité.

La Conférence fut invitée à se prononcer entre les deux thèses opposées; trente et une Délégations étaient alors présentes, vingt-sept estimèrent qu'aucune ligne aérienne ne doit pouvoir exister sans l'autorisation des États survolés :

(1) Voir ci-après en annexe S.

Allemagne.
 Autriche.
 Belgique
 Brésil.
 Chili.
 Chine.
 Cuba.
 Danemark.
 Espagne.
 Finlande.
 France.
 Grèce.
 Haïti.
 Hongrie.
 Italie.
 Japon.
 Luxembourg.
 Norvège.
 Pologne.
 Portugal.
 Sarre.
 Royaume des Serbes, Croates et Slovènes.
 Siam.
 Suisse.
 Tchécoslovaquie.
 Uruguay.
 Vénézuéla.

Quatre Délégations se prononcèrent en faveur de la liberté :

États-Unis d'Amérique.
 Empire britannique.
 Pays-Bas.
 Suède.

Ce vote ayant précisé l'importance de la majorité, la Conférence décida, à l'unanimité, de proposer le remplacement du texte du dernier alinéa de l'article 15 par le suivant :

Chaque État contractant pourra subordonner à son autorisation préalable l'établissement de voies internationales de navigation aérienne et la création

et l'exploitation de lignes internationales régulières de navigation aérienne, avec ou sans escale, sur son territoire.

Elle décida en outre de recommander à la Commission internationale de navigation aérienne d'attirer l'attention des gouvernements des États contractants sur l'esprit dans lequel la Conférence a rédigé le nouveau texte du quatrième alinéa de l'article 15 de la Convention, en recommandant aux États contractants de ne refuser l'autorisation prévue par ledit alinéa que pour des motifs raisonnables.

La Délégation allemande ayant par ailleurs posé la question du survol du territoire des États contractants par des avions sans pilote, la Conférence retint, à l'unanimité, le texte suivant :

Aucun aéronef d'un État contractant, susceptible d'être dirigé sans pilote, ne peut, sans autorisation spéciale, survoler sans pilote le territoire d'un autre État contractant.

qu'elle proposa d'insérer dans l'article 15 entre le premier et le second alinéa.

L'article 16 de la Convention n'a soulevé aucune discussion.

Il n'y fut fait allusion que lorsque la Commission internationale de navigation aérienne accepta en décembre 1929 la proposition britannique d'accorder au sein de la Commission un droit de vote séparé à chacun des Dominions britanniques et à l'Inde.

Certaines Délégations tinrent à préciser que les Dominions, désormais placés sur un pied d'égalité absolue avec les autres États contractants, ne sauraient se prévaloir des dispositions de l'article 16 pour édicter au profit des aéronefs

britanniques des réserves ou des restrictions concernant des transports commerciaux entre Dominions, ou entre la Grande-Bretagne et un Dominion, ou entre des territoires sous mandat ou des colonies de la Couronne et un Dominion.

Chacun des représentants des Dominions déclara qu'en réclamant les prérogatives accordées aux États indépendants son gouvernement entendait assumer toutes les charges et remplir tous les devoirs incombant aux autres États contractants.

Exemption des poursuites pour contrefaçon.

La Commission de l'aéronautique avait décidé, le 16 avril 1919, de renvoyer à l'étude de la Sous-Commission juridique la proposition suivante de la Délégation britannique :

Le passage ou transit, avec ou sans atterrissage, et les arrêts raisonnablement nécessaires à ce transit, de tout aéronef à travers le territoire d'un État contractant, ne donneront droit à aucune poursuite ou réclamation, et ne pourront donner lieu à aucune saisie ou détention par, ou de la part de cet État ou toute personne de cet État, basée sur le fait que la construction ou le mécanisme dudit aéronef serait une infraction à un brevet, dessin ou modèle quelconque dûment déposé ou enregistré dans cet État.

La Sous-Commission juridique émit sur ce point l'avis suivant :

Saisie de la question, la Sous-Commission juridique a, par quatre voix (Amérique, Grande-Bretagne, Japon et Belgique) contre deux (France et Italie), décidé qu'il y avait lieu de prendre la proposition en considération. La France et l'Italie ont motivé leur réserve sur la considération que l'invention, indispensable aux progrès de la navigation aéronautique, devait être l'objet d'une protection constante, et qu'il serait intolérable de voir, à l'atterrissage, un aéronef profiter, sous la souveraineté d'un État, des atteintes portées par lui à un droit que cet État avait, par la délivrance d'un brevet, rigoureusement promis de garantir. Dans ces conditions, c'eût été mettre en

péril, à raison du caractère absolu des réserves de la France et de l'Italie, le sort même de la Convention, que d'y introduire une disposition d'un caractère aussi gravement contraire aux principes généraux du droit et de l'équité.

La disjonction de la proposition relative à la contrefaçon de l'ensemble du texte de la Convention a été en conséquence prononcée à l'unanimité en ce qui concerne la transmission à la Commission. De plus, l'unanimité des Délégations, à l'exception de la Grande-Bretagne, demande à la Commission — quelle que soit son opinion sur le fond — de ne pas insérer cette disposition au texte de la Convention.

Devant la Commission, la Délégation britannique expliqua que « la proposition était faite dans le but de faciliter la navigation aérienne internationale, de la rendre plus rapide et d'éviter des vexations résultant de la mauvaise volonté ou de la mauvaise foi d'habitants d'un pays qui auraient intérêt à arrêter un aéronef étranger ».

La Délégation italienne proposa de compléter le texte ci-dessus par l'adjonction des stipulations suivantes :

« Toute infraction de ce genre devra être dûment constatée dans le pays d'origine de l'aéronef ».

Malgré l'opposition des Délégations américaine et française, l'insertion de ces dispositions ainsi complétées dans la Convention, article 18, fut votée par la Commission.

La Délégation des États-Unis fit des réserves sur cet article dans son ensemble parce qu'elle n'en approuvait pas le principe et qu'elle croyait que la méthode proposée pour poursuivre les infractions serait inefficace.

La Délégation française formula également des réserves parce qu'elle estimait que la propriété industrielle ne serait plus suffisamment protégée en matière aéronautique si le droit de saisie était retiré au propriétaire d'un brevet dûment déposé. Elle pensait, en outre, que les représentants siégeant à la Conférence de la Paix ne pouvaient modifier un traité

international antérieur, comme la Convention de Paris du 20 mars 1883 signée par un grand nombre d'États dont plusieurs n'étaient pas représentés à la Conférence de 1919.

Le Comité des juristes de la Conférence de la Paix fut d'avis que l'article 18 pouvait être purement et simplement supprimé, le silence de la Convention sur les automobiles en pareille matière offrant un précédent.

La Délégation britannique ayant insisté sur le maintien de l'article, M. Fromageot, rapporteur du Comité des juristes, émit l'opinion que la propriété industrielle serait aussi bien protégée si la saisie était remplacée par le dépôt d'une caution.

La Délégation française accepta alors le texte actuel de l'article 18 de la Convention.

Au cours de la Conférence de 1929 la Délégation allemande fit ressortir qu'étant donné l'essor pris par la navigation aérienne maintenant incorporée dans le trafic public général régulier, il serait opportun d'étudier la possibilité d'étendre à la navigation aérienne, dans le but d'éviter toute interruption de ce trafic, le principe, admis partiellement dans la législation allemande, de l'insaisissabilité du matériel roulant des chemins de fer (1), en complétant de façon appropriée l'article 18 de la Convention.

Le soin fut laissé à la Commission internationale de navigation aérienne de procéder ultérieurement à cette étude.

(1) Loi allemande du 3 mai 1886 (*Journal officiel*, p. 131).

Règles à observer au départ, en cours de route et à l'atterrissage.

Les articles 19, 20, 21, 22 et 23 du texte actuellement en vigueur ne soulevèrent pas de discussion importante; quelques suggestions de détail présentées par la Délégation allemande au cours de la Conférence de 1929 seront étudiées par la Commission internationale de navigation aérienne.

L'article 24, rédigé en 1919 conformément au principe suivant posé par la Commission :

« 8. Reconnaissance du droit de l'utilisation par les aéronefs de tous les États contractants de tous les aérodromes publics, en admettant le principe que les taxes d'atterrissage seront imposées sans différence basée sur la nationalité. »

ne fit pas non plus l'objet d'un débat, mais la Délégation américaine formula en ce qui le concerne la réserve suivante :

La Délégation des États-Unis fait des réserves sur cet article. Elle est favorable à la proposition réclamant l'égalité du traitement pour les aéronefs, soit étrangers, soit nationaux, mais, étant donnée la division des pouvoirs dans la Constitution des États-Unis entre le gouvernement fédéral et ceux des divers États, la Délégation met en doute que le gouvernement fédéral puisse exercer sur tous les aérodromes des États-Unis la mesure de contrôle des tarifs et droits demandés par cet article tel qu'il est rédigé.

Ultérieurement, la Commission internationale de navigation aérienne fut saisie d'une demande d'interprétation de cet article à propos d'une question posée au sujet des abris à fournir sur les aérodromes aux aéronefs étrangers.

Elle décida, par sa Résolution n° 408 (*Bulletin officiel* de la Commission n° 13, p. 57), de prendre acte de l'interprétation fournie par sa sous-commission juridique dans les termes suivants :

« Bien que la Convention n'ait pas défini le mot « aérodrome », on doit estimer que, dès qu'un aérodrome est ouvert à l'usage public, qu'il s'agisse uniquement d'un terrain ou encore des aménagements également ouverts à l'usage public, l'usage en doit être accordé « dans les mêmes conditions », ainsi que le prévoit l'article 24, aux aéronefs nationaux et aux aéronefs des autres États contractants.

» Toutefois ledit article 24 ne fait nullement une obligation pour les États de prévoir des aménagements sur les terrains ouverts à l'usage public ».

L'article 26 donna lieu à des discussions plus étendues.

La Sous-Commission juridique avait proposé en 1919 le texte suivant :

« ART. XXV. — Chaque État contractant s'engage à prendre des mesures pour s'assurer que tout aéronef naviguant au-dessus des limites de son territoire, et que tout aéronef sous son pavillon, en quelque lieu que ce soit, se conformera aux règlements contenus dans l'annexe D de la présente Convention.

» Il punira toutes personnes qui n'obéiraient pas à ces règlements. »

qui fut adopté à l'unanimité par la Commission et seulement remanié dans sa rédaction, pour se lire dans le texte original de la Convention :

ART. 25. — Chacun des États contractants s'engage à prendre les mesures propres à assurer que tous aéronefs naviguant au-dessus de son territoire ainsi que tous aéronefs portant la marque de sa nationalité et en quelque lieu qu'ils se trouvent, se conformeront aux règlements prévus à l'annexe D.

Chacun des États contractants s'engage à assurer la poursuite et les punitions des contrevenants.

La Commission internationale de navigation aérienne dut toute fois se préoccuper, dès sa première session, de cette délicate question des poursuites et des sanctions.

La Sous-Commission juridique émit sur ce point l'avis suivant :

L'article 25 de la Convention est ainsi conçu :

« Chacun des États contractants s'engage à prendre les mesures propres à assurer que tous aéronefs naviguant au-dessus de son territoire, ainsi que tous les aéronefs portant la marque de sa nationalité et en quelque lieu qu'ils se trouvent, se conformeront aux règlements prévus à l'annexe D.

» Chacun des États contractants s'engage à assurer la poursuite et les punitions des contrevenants ».

Le § 16 de l'annexe H dispose :

« En plus des pénalités qui peuvent être édictées, par les lois du pays lésé, pour infractions aux dispositions qui précèdent, cette infraction sera notifiée à l'État dans lequel l'aéronef est immatriculé ; cet État suspendra, soit pour une durée limitée, soit à titre définitif, la validité du certificat d'immatriculation de l'aéronef en faute ».

Ces deux stipulations visent l'application de pénalités par un État pour des infractions commises hors de son territoire.

L'article 25 prévoit la poursuite et la punition par un État des infractions aux règlements prévus à l'annexe D, commises par un aéronef portant la marque de nationalité de cet État, en quelque lieu qu'il se trouve.

Le § 16 de l'annexe H oblige l'État dans lequel un aéronef est immatriculé, et auquel est notifié par un autre État une infraction aux dispositions de ladite annexe, commise par cet aéronef, à suspendre, soit pour une durée limitée, soit à titre définitif, la validité du certificat d'immatriculation de l'aéronef en faute.

C'est aux États contractants qu'il appartient de prendre les mesures législatives nécessaires pour donner effet aux dispositions de l'article 25 de la Convention et du § 16 de l'annexe H.

La Conférence de 1929, rapprochant les textes des articles 25 et 30 de la Convention, examina la question de savoir si les aéronefs militaires, de douane et de police visés à l'article 30 sont soumis à la règle générale posée à l'article 25.

Elle admit que, dans certains cas, les aéronefs militaires doivent pouvoir déroger à cette règle générale, lorsqu'ils ont, par exemple, à effectuer certaines manœuvres ou exercices, et que les aéronefs de police doivent, en raison de leurs fonctions particulières, être autorisés à naviguer parfois sans feux, mais elle fut d'avis que l'enregistrement de cette interprétation serait suffisant et qu'il n'y avait pas lieu de modifier le texte de l'article 25.

Juridiction compétente.

C'est dans ce chapitre V de la Convention que la Sous-Commission juridique de la Commission de l'aéronautique de la Conférence de la Paix avait cru devoir insérer un article relatif à la juridiction compétente.

Elle présentait à ce sujet dans son rapport du 11 avril 1919 les considérations suivantes :

Après avoir déterminé la nationalité de l'aéronef, la Sous-Commission a été naturellement amenée à en considérer les effets.

Lorsqu'un aéronef survole un territoire étranger, quelle est la loi applicable aux rapports de droit qui se forment entre personnes du bord ? La loi de l'État survolé ou celle du pavillon ? La Sous-Commission a pensé que ce serait en principe la seconde :

1° parce qu'il est très difficile de déterminer avec exactitude, dans un voyage très rapide, en survol de frontière, le point précis où se trouve l'aéronef au moment où un fait quelconque, tombant sous les lois civiles ou pénales, se passe à bord ;

2° parce qu'il n'y a aucune raison de donner compétence aux lois d'un État avec lequel ne se forme à cette hauteur, et sans atterrissage, aucun rapport direct.

En conséquence, la compétence pénale et civile est en principe celle du pavillon.

Mais ce principe appelle une exception.

La loi territoriale s'applique, naturellement, toutes les fois que la sécurité de l'État survolé l'exige. Dans ce cas, la liberté de passage, par laquelle il limitait sa souveraineté, s'efface et cette souveraineté, dotée de ses deux attributs, législatif et judiciaire, revit :

1° pour s'appliquer aux infractions qui, de l'ordre militaire, politique ou fiscal, mettraient en péril l'État survolé ;

2° en cas d'infractions aux règles de la navigation aérienne.

Dans les cas d'inobservation des règles de navigation aérienne de la Convention, il y a double compétence :

1° de l'État survolé ;

2° de l'État du pavillon.

La poursuite et le jugement dans l'un des États contractants a, dans ce cas, pour résultat de dessaisir l'autre.

Suivait le texte d'un article XXII rédigé comme suit :

ART. XXII. — Toute personne à bord d'un aéronef doit se conformer aux lois et règlements de l'État visité.

En cas de survol sans escale, de frontière à frontière, toute personne à bord doit se conformer aux lois et règlements du pays survolé qui ont pour objet de rendre le passage inoffensif.

Les rapports de droit qui se forment entre personnes à bord d'un aéronef en vol sont régis par la loi de la nationalité de l'aéronef.

En cas de crime ou de délit entre personnes à bord d'un aéronef en vol, la loi de l'État survolé n'a compétence que si, commis contre l'un des ressortissants de cet État, le crime ou délit est suivi d'un atterrissage sur le territoire de ce même État.

L'État survolé a compétence :

- 1° A l'égard de toute infraction aux lois de protection, militaire ou fiscale ;
- 2° En cas d'infraction à ses prescriptions relatives à la navigation aérienne.

Cet article fut (sous le n° 23) adopté par la Commission malgré l'opposition du délégué de Cuba, M. de Bustamante, qui fit valoir que :

La règle qui fixe que les rapports de droit se formant entre personnes à bord d'un aéronef en vol seront régis par la loi du pays dont l'aéronef porte la nationalité est inacceptable. Par exemple : deux personnes à bord d'un aéronef français en Italie, se vendent l'une à l'autre des marchandises entreposées à Londres, en spécifiant que le contrat sera régi par la loi anglaise, loi du pays où se trouve emmagasiné le produit faisant l'objet du contrat. Pourquoi refuser de l'admettre ? A bord des bateaux de pareilles tractations sont admises, pourquoi établir la règle absolue que les rapports de droit se formant à bord d'un aéronef en vol seront nécessairement régis par la loi du pays dont l'aéronef porte la nationalité ? Deuxième exemple : un homme fait son testament à bord d'un aéronef, pourquoi les relations d'héritage ou de famille seraient-elles soumises à la loi de la nationalité portée par l'aéronef ?

La question est si complexe qu'à bord des bateaux la loi régissant les rapports de droit formés à bord est tantôt celle du pavillon, tantôt celle de la nationalité du navire, tantôt celle des parties. Il y a des lois différentes suivant les cas : l'erreur du paragraphe incriminé est d'établir une règle unique.

MM. de Bustamante et de Lapradelle rédigèrent alors un nouveau texte :

Les rapports de droit privé qui se forment entre personnes à bord des aéronefs en vol ne sont pas régis au titre de *lex loci* par la loi de l'État survolé.

Cette nouvelle rédaction ayant soulevé plus de discussions que la première, la Commission décida de retenir le texte primitif en prenant acte de la réserve de la Délégation cubaine formulée comme suit :

ART. 23, § 3. — Réserve basée sur le fait que ledit paragraphe se trouve en contradiction avec les règles généralement adoptées par le droit privé international.

Le Comité des juristes de la Conférence de la Paix émit l'avis que les alinéas 1, 2 et 5 (droit de police des États sur leur atmosphère) résultaient du principe de souveraineté posé à l'article 1^{er} de la Convention et que les alinéas 3 et 4 résolvaient des questions de droit international privé et de droit pénal international pouvant également se présenter en matière de navigation maritime ou de circulation par chemin de fer réglées jusqu'alors, le cas échéant, par les tribunaux. Il suggérait de laisser à des ententes ultérieures le soin de régler ces questions d'ordre purement juridique.

L'article 23 fut en conséquence supprimé dans le texte définitif de la Convention.

Transports interdits.

Le rapport du 11 avril 1919 de la Sous-Commission juridique se lisait sur ce point comme suit :

Certains transports doivent, par raison de sécurité générale, être nécessairement interdits dans la circulation internationale; c'est le cas du transport des explosifs, des armes et munitions de guerre que les États contractants sont, aux termes de la Convention, tenus d'interdire, non seulement aux aéronefs qui passent sur leur territoire, mais à ceux qui portent leur pavillon. Accessoirement, certains transports, sans être obligatoirement prohibés parce qu'ils ne causent pas de périls pour les passagers, l'équipage, ou la population sous-jacente, mais simplement pour la sécurité militaire, peuvent être interdits, en vertu des lois et règlements de l'État survolé : le transport et l'usage d'appareils photographiques sont ainsi mis à la discrétion de l'État

survolé, qui peut s'y opposer, même sur un parcours international, mais à la condition expresse de frapper d'une mesure semblable tous les aéronefs, sans distinction de nationalité.

Pour éviter les interdictions vexatoires, il est stipulé qu'en ce qui concerne les transports interdits, comme en ce qui concerne les zones interdites, la mesure, pour s'appliquer aux étrangers, doit frapper aussi les nationaux.

La Sous-Commission proposait en conséquence les textes suivants :

ART. XXVI. — Le transport par aéronef des explosifs, des armes et des munitions de guerre est interdit dans la circulation internationale. Il ne sera permis à aucun aéronef étranger de transporter ces articles d'un point à un autre dans les limites d'un même État.

ART. XXVII. — Chaque État peut interdire ou régler le transport ou l'usage d'appareils photographiques. Toute réglementation de cette nature devra être notifiée immédiatement à la Commission internationale de navigation aérienne qui communiquera cette information à tous les autres États contractants.

ART. XXVIII. — Pour raison de sécurité, le transport des objets autres que ceux qui sont mentionnés dans les articles XXVI et XXVII pourra être soumis à des restrictions par chaque État contractant.

Toute réglementation de cette nature devra être notifiée immédiatement à la Commission internationale de navigation aérienne qui communiquera cette information à tous les autres États contractants.

ART. XXIX. — Toutes les restrictions mentionnées à l'article XXVIII doivent s'appliquer également aux aéronefs nationaux et étrangers.

Ces dispositions furent adoptées, à l'unanimité, par la Commission et insérées, avec de légères corrections de forme, dans le texte original de la Convention.

La Commission internationale de navigation aérienne invitée, en 1925, à donner une interprétation de ces articles adopta, à cet effet (*Bulletin officiel* de la Commission internationale de navigation aérienne, n° 8, p. 34), la résolution suivante :

La Commission décide d'adopter, en ce qui concerne les articles 26, 28 et 29 de la Convention, l'interprétation suivante :

1^o L'article 26 de la Convention interdit le transport par aéronefs « d'explosifs, armes et munitions de guerre », dans la navigation internationale, le texte français étant pris pour base.

2^o Les restrictions que l'article 28 permet d'apporter au transport d'objets autres que ceux mentionnés aux articles 26 et 27 (explosifs, armes et munitions de guerre et appareils photographiques) s'appliqueront également à la navigation internationale.

3^o L'article 29 ne prévoit donc l'assimilation entre les aéronefs nationaux et étrangers que dans le cas de la navigation internationale, et par suite ne porte pas atteinte aux dispositions de l'article 16 qui reconnaît à tout État le droit d'édicter au profit de ses aéronefs nationaux des réserves et restrictions concernant le transport commercial de personnes et de marchandises entre deux points de son territoire.

Aéronefs d'État.

La Commission de l'aéronautique avait posé, au sujet de ces aéronefs, le principe suivant :

6. Reconnaissance du principe d'un traitement spécial pour les aéronefs d'armée, de marine et d'État, lorsqu'ils sont en service d'État, c'est-à-dire service de gouvernement.

La Sous-Commission juridique précisa soigneusement ce point :

Préoccupée d'assurer le développement de la navigation aérienne pacifique et commerciale, la Convention devait naturellement se borner à la circulation des aéronefs privés. Mais comment en déterminer le statut juridique, sans les comparer aux aéronefs d'État ? Un État peut avoir trois catégories d'aéronefs :

1^o des aéronefs militaires ;

2^o des aéronefs exclusivement affectés à un service d'État (poste, douane, police) ;

3^o des aéronefs commerciaux, si, comme en matière de chemins de fer, l'État exploite lui-même, ainsi qu'une compagnie privée, ses lignes aériennes.

Les deux premières catégories d'aéronefs relèvent de l'État puissance publique, la troisième de l'État personne privée. Aussi, logiquement, la Convention ne considère-t-elle comme aéronefs d'État, pour leur créer un régime spécial, que les aéronefs militaires et les aéronefs exclusivement affectés à un service d'État.

Le régime spécial des aéronefs d'Etat est, à l'intérieur, un régime privilégié. Les zones interdites peuvent être survolées par les aéronefs militaires, de poste, de douane, de police de l'Etat sous-jacent sans que l'Etat co-contractant puisse s'en prévaloir pour les faire survoler par son propre pavillon.

Mais si, à l'intérieur, l'aéronef d'Etat est ainsi privilégié, à l'extérieur il est placé dans un état d'infériorité. L'aéronef de police ou de douane n'est autorisé à passer la frontière qu'en vertu d'un accord d'Etat à Etat. L'aéronef militaire ne peut la franchir sans une autorisation spéciale. Si la règle est pour lui plus sévère, c'est qu'à raison de son caractère militaire il présente plus de dangers. Mais, à raison de ce même caractère, il personnifie, d'une manière plus haute que l'aéronef de police ou de douane, la puissance publique de l'Etat : en conséquence, tandis qu'un aéronef, non militaire, n'a que le privilège de l'exterritorialité, dans les conditions communes aux aéronefs privés, c'est-à-dire en dehors de l'atterrissage, et sans atteinte aux intérêts des Etats sous-jacents, l'aéronef militaire garde, fût-il à l'atterrissage, et sans exception d'aucune sorte, le même caractère d'organisme politique soustrait à toute intervention d'une autre souveraineté que le navire de guerre étranger dans un port national. Mais, comme un aéronef militaire ne peut pénétrer, aux termes de la Convention, sur un territoire étranger qu'en vertu d'une autorisation spéciale, il appartient à cette autorisation de fixer, au régime du navire aérien, des conditions différentes : c'est seulement dans le silence de l'autorisation que les privilèges de l'exterritorialité des navires de guerre seront accordés aux aéronefs militaires.

Ici se pose une délicate question : celle de la force majeure. Supposons qu'un aéronef militaire ait, sans autorisation, franchi la frontière. Dans cette situation, il n'a pas droit à l'exterritorialité, de sorte que les autorités de police peuvent monter à son bord ; de plus, il a, franchissant la frontière, commis une infraction pour laquelle il peut être poursuivi, conformément à la législation intérieure de l'Etat dans l'espace aérien ou terrestre duquel il a pénétré sans droit. Pour éviter cette double conséquence, le commandant de l'aéronef sera tenté d'invoquer la force majeure. Il alléguera la puissance irrésistible des courants qu'il aura rencontrés, la panne de moteurs, une avarie quelconque. Or, l'avarie peut être, après coup, produite, les courants peuvent avoir été sciemment utilisés ; bref, la force majeure peut n'être pas sincère ; plus même, son concours peut avoir été habilement cherché.

Pour empêcher les fraudes, la Sous-Commission a décidé que le bénéfice de l'inviolabilité n'appartenait jamais à l'aéronef militaire quand il se prévalait simplement de la force majeure. Mais, tout en soumettant ainsi l'aéronef à la libre enquête de la police locale, la Sous-Commission a pensé qu'il appartiendrait au commandant du navire, invoquant la force majeure, si celle-ci, après enquête, paraissait réelle ou probable, d'échapper à l'application des peines prévues pour le survol, sans autorisation, par un aéronef étranger. On peut donc monter à bord et perquisitionner ; les équipages sont soumis, en cas d'atterrissage, à la juridiction de l'Etat local ; mais si l'aéronef n'a pas

droit, sans autorisation, au bénéfice de l'exterritorialité, il a droit, en démontrant la force majeure, au bénéfice de l'irresponsabilité.

Texte des articles proposés :

ART. XXX. — Sont considérés comme aéronefs d'État :

- a) les aéronefs militaires;
- b) les aéronefs exclusivement affectés à un service d'État, tel que : poste, douane, police.

Tout autre aéronef est un aéronef privé.

ART. XXXI. — Est considéré comme aéronef militaire tout aéronef commandé par un militaire commissionné à cet effet.

ART. XXXII. — 1. Le survol d'un État contractant par un aéronef militaire d'un autre État contractant et l'atterrissage d'un tel aéronef dans cet État ne seront pas permis sans autorisation spéciale.

2. En cas d'autorisation, l'aéronef militaire jouira, à défaut de stipulation spéciale, des privilèges d'exterritorialité qui sont accordés suivant l'usage aux navires de guerre étrangers.

3. La force majeure ne crée pas titre à l'exterritorialité.

ART. XXXIII. — Des accords d'État à État déterminent dans quels cas les aéronefs de police et de douane peuvent être autorisés à passer la frontière.

En aucun cas ils ne peuvent bénéficier de l'exterritorialité.

Tous les autres aéronefs d'État sont traités comme des aéronefs privés et soumis comme tels à toutes les dispositions de la présente Convention.

La Délégation américaine à la Commission, estimant que les mots « force majeure » sont difficilement compréhensibles pour des étrangers, demanda que leur signification fut rendue plus claire pour éviter toute difficulté lors de la discussion de l'article par le Congrès américain.

Le dernier paragraphe de l'article XXXII fut, en conséquence, rédigé comme suit par la Commission :

La force majeure ne crée pas de titre à l'exterritorialité, c'est-à-dire qu'un aéronef militaire qui est forcé d'atterrir, ou qui prétend avoir été forcé d'atterrir, ou qui est requis ou sommé d'atterrir, n'acquerra, par le fait même, aucun droit à l'exterritorialité.

La Sous-Commission juridique fit observer qu'elle ne croyait pas qu'il fût permis à la Commission, après avoir employé une formule aussi nette que celle-ci : « la force majeure ne crée pas titre à l'exterritorialité », d'ajouter cette explication : « c'est-à-dire que l'aéronef militaire qui est forcé d'atterrir, ou qui prétend avoir été forcé d'atterrir, ou qui est requis ou sommé d'atterrir, n'acquerra, par ce fait, aucun droit à l'exterritorialité ».

Il n'est pas d'usage en effet que le législateur commente lui-même, en les illustrant par des exemples, ses lois. Un code n'est pas un livre. Or un traité est une loi. Une définition, une explication, un commentaire, un exemple, ne sauraient en aucun cas y trouver place. Puisque la Commission estime que la formule « la force majeure ne crée pas titre à l'exterritorialité » ne se suffit pas à elle-même, la Sous-Commission propose de renoncer à sa propre rédaction, pour la remplacer par la formule, moins abstraite, de la Commission : « Un aéronef militaire qui est forcé d'atterrir, ou qui prétend avoir été forcé d'atterrir, ou qui est requis ou sommé d'atterrir, n'acquerra, par le fait même, aucun droit à l'exterritorialité ». La Sous-Commission juridique demande la suppression des mots « ou qui prétend avoir été forcé d'atterrir ». Dès l'instant que l'aéronef qui est forcé d'atterrir n'a pas titre à l'exterritorialité, il va de soi que celui « qui prétend avoir été forcé d'atterrir » ne saurait y avoir droit. Inutile de mentionner la prétention, puisque, fût-elle vérifiée exacte, il n'en naîtrait aucun droit.

Les articles 30 à 33, modifiés en conséquence, ne firent jusqu'en 1929 l'objet d'aucune observation.

La Délégation allemande à la Conférence de 1929 fit observer que l'expression « commissionné » employée à l'article 31 « peut prêter au doute » et proposa de remplacer le texte de l'article 31 par le suivant :

Sont considérés comme aéronefs militaires :

- a) Les aéronefs qui portent les marques d'identité militaire ;
- b) Les aéronefs qui sont blindés ou protégés d'une façon quelconque, munis de dispositifs pour recevoir du matériel de guerre quelconque, comme canons, mitrailleuses, torpilles, bombes, ou d'appareils de visée ou de jet pour du matériel de ce genre ;

- c) Les aéronefs dont les pilotes ou l'équipage sont des ressortissants d'une armée et commissionnés au vol pour ce but ;
- d) Les aéronefs qui font partie des forces militaires.

La Conférence fut unanime à reconnaître qu'il serait extrêmement commode de poser une définition très claire de l'expression « aéronefs militaires », mais la définition allemande souleva de nombreuses critiques et, devant la complexité du problème, la Conférence décida d'inviter la Commission internationale de navigation aérienne à étudier ultérieurement la question.

Les Délégations allemande et autrichienne acceptèrent ce renvoi, en insistant pour que le problème fût examiné au plus tôt, en raison de l'importance que présente cette définition pour ces deux États dont la législation interne n'a pas été librement établie en cette matière faisant l'objet de stipulations spéciales des traités de paix.

La Commission internationale de navigation aérienne aborda cette étude dès sa session de décembre 1929, mais la discussion ne conduisit pas à l'élaboration d'une définition plus satisfaisante.

La discrimination de l'article 31 de la Convention n'est évidemment pas scientifique, mais elle a suffi jusqu'ici et l'on n'aperçoit pas quel avantage il pourrait y avoir, du point de vue de la navigation aérienne internationale, à introduire dans l'article 30 de la Convention une définition des aéronefs militaires qui serait, sans doute, très difficile sinon impossible à établir présentement et risquerait, en raison des progrès incessants de la technique aéronautique, d'être inexacte ou incomplète dans un avenir très prochain.

La Commission a dû, en conséquence, se résoudre à ajourner la discussion, en maintenant toutefois la question à son

ordre du jour et en se déclarant prête à reprendre l'étude de ce problème lorsqu'une délégation présenterait une proposition nouvelle susceptible de conduire à une meilleure solution.

Cette stagnation n'est évidemment pas de nature à faciliter l'adhésion de l'Allemagne à la Convention, mais le Gouvernement allemand comprendra certainement qu'il lui sera bien plus facile d'obtenir le règlement d'une telle question par la Commission internationale de navigation aérienne lorsque sa délégation viendra tenir dans la Commission la place qui lui revient.

La Commission internationale de navigation aérienne.

La nécessité d'une « Commission permanente d'aéronautique » fut affirmée par la Commission de 1919 dès qu'elle se mit en devoir de poser les principes directeurs de la Convention :

10. Reconnaissance de la nécessité d'une Commission internationale permanente d'aéronautique.

Nous avons même montré que c'est la vision de cette nécessité qui avait incité les autorités aéronautiques françaises à proposer la réunion de la commission chargée d'élaborer la Convention.

Au surplus, l'idée n'était pas nouvelle, puisque la Conférence aéronautique internationale de 1910 avait envisagé l'institution d'un « Bureau international de la navigation aérienne ».

La Sous-Commission juridique de 1919 proposa, en ces termes, l'institution de la Commission :

Pour permettre à l'Union aéronautique ainsi formée entre États contractants de suivre, sans retard, les progrès techniques d'un mode de locomotion sans cesse perfectionné, par le moyen d'une convention souple, en constante liaison avec les conditions nouvelles de la technique industrielle, la Sous-Commission a pensé qu'il convenait de proposer la formation d'une Commission internationale de navigation aérienne chargée, non seulement de recevoir les propositions de tout État contractant, ou d'en faire, en vue de modifier les dispositions de la présente Convention, mais de recueillir et adresser aux États contractants toutes informations, tous renseignements d'ordre radiotélégraphique, météorologique, médical, etc... intéressant la navigation aérienne.

Sur la proposition de la Délégation française, après l'organisation de l'arbitrage, conforme à l'ancien style, pour connaître l'interprétation de la Convention, il a même été décidé qu'en cas de différend né de l'application des règlements techniques annexés à la Convention, la Commission internationale de navigation aérienne serait chargée de jouer le rôle d'une juridiction arbitrale technique obligatoire.

On peut se demander, maintenant que cet organisme a été institué, qu'il a fonctionné pendant près de huit années, qu'on peut le juger à l'œuvre, s'il est vraiment indispensable.

Le fait que tous les gouvernements des États contractants participent activement à ses travaux, respectent ses décisions, sollicitent ses interventions, lui allouent largement des crédits et versent régulièrement leur contribution à ses frais de fonctionnement prouve assez le cas que les États parties à la Convention font de la Commission internationale de navigation aérienne, mais il est plus intéressant encore de connaître le jugement des États non contractants à ce sujet.

Nous nous bornerons à citer ici un passage de l'article de M. le Docteur Wegerdt, contenant les observations allemandes ayant servi de base de discussion à la Conférence de 1929.

Ce passage est le suivant :

Lors de l'examen de l'article 34 de la Convention, on ne pourra pas éviter de discuter la question de principe suivante : un organe comme la commission internationale de l'article 34 est-il nécessaire ?

Nous avons signalé plus haut son importance, mais un fait donne à réfléchir, c'est que la Convention pan-américaine renonce à une commission de ce genre et notamment à un organe possédant des fonctions législatives.

Nous estimons cependant qu'il faut considérer que ce serait faire un pas en arrière.

Si l'on ne veut pas renoncer à la fixation internationale des conditions minima de navigabilité, de l'instruction et de l'aptitude des pilotes, des règles de circulation, des signaux, des feux, etc..., c'est-à-dire au règlement international de dispositions dont l'uniformité est nécessaire dans l'intérêt du développement et de la sécurité de la navigation aérienne, on doit, étant donné le stade de l'évolution où sont ces dispositions, avoir un organe qui ait pouvoir de les amender et de les adapter aux besoins de cette navigation.

Dans le cas contraire, il serait préférable d'abandonner le règlement de ces questions à la législation nationale, parce que la nécessité de la convocation d'une conférence diplomatique pour modifier la Convention et la marche lente de la procédure de ratification de ces résolutions rendraient impossible toute adaptation de ces règles aux besoins de la navigation aérienne. Mais la seule réglementation par la législation nationale me paraît impossible parce que l'on causerait un dommage irréparable, on porterait peut-être le coup fatal au trafic aérien qui ne peut se développer qu'internationalement.

Examinons maintenant les dispositions de la Convention relatives à cette commission.

Relations avec la Société des Nations.

Aucune allusion à la Société des Nations n'était faite dans le texte proposé par la Sous-Commission juridique, ni dans celui qui fut adopté en mai 1919 par la Commission : les dispositions du premier alinéa de l'article 34 plaçant la Commission internationale de navigation aérienne sous l'autorité de la Société des Nations furent introduites dans une édition ultérieure, établie en juin, pour mettre la Convention en harmonie avec les stipulations de l'article 24 du Pacte de la Société des Nations qui dispose que « tous les bureaux internationaux qui seront créés par traités collectifs seront placés sous l'autorité de la Société des Nations ».

L'imprécision de cette formule amena le Conseil de la Société des Nations à se préoccuper, dès 1921, d'en fixer l'interprétation.

Il adopta, à cet effet, le 27 juin 1921, un rapport du représentant de la France (M. Hanotaux), dont les extraits suivants sont à citer :

L'autorité de la Société des Nations, que prévoit l'article 24, n'est pas définie. Doit-on l'entendre comme une sorte d'absorption des bureaux par les services de la Société et comme une subordination des bureaux aux organes propres de la Société ?

Si les rédacteurs du pacte ont spécialement prévu des bureaux créés par conventions entre les États, il faut présumer qu'ils ont entendu laisser à ces organismes une large autonomie et non point les fusionner intimement avec les organismes propres à la Société.

On peut donc conclure que l'autorité de la Société n'aura réellement à s'exercer, en dehors de la force morale que donnera au bureau son affiliation officielle, que dans les cas où des abus seraient révélés, lorsque par exemple un bureau empiéterait sur les attributions de quelque autre organe international, lorsqu'il se refuserait à une juste coopération, lorsque son activité serait insuffisante.

L'exercice de cette autorité ne devrait impliquer ni le droit d'intervenir dans l'organisation intérieure du bureau (nomination de fonctionnaires, utilisation des ressources, etc...), ni le droit d'imposer des modifications à l'organisation établie (changement de siège officiel, extension du domaine d'action, etc...).

Toutefois, la Société des Nations pourra toujours signaler et recommander à l'attention d'un bureau international telle amélioration qui pourrait être apportée à son fonctionnement dans l'intérêt commun.

On doit supposer que les bureaux de leur part seront désireux de prêter à la Société, dans leur domaine spécial, toute l'assistance et tous les renseignements utiles.

L'Assemblée de la Société des Nations ayant ultérieurement adopté, en 1927, la résolution suivante :

« L'Assemblée considère que le moment est venu où la question générale des relations entre la Société des Nations et les Instituts ou Organismes qui sont constitués sous son autorité, mais qui ne font pas partie intégrante de son organisation, devrait être étudiée, et où les principes qui régiraient leur acceptation par la Société devraient être stipulés par le Conseil. »

le Conseil de la Société des Nations, dans sa séance du 5 mai 1928, chargea le représentant de la Chine d'étudier les

relations entre la Société des Nations et les organismes constitués sous son autorité.

Le passage suivant de ce rapport, en date du 9 juin 1928, est à retenir :

Dans sa séance du 27 juin 1921, le Conseil a approuvé un rapport de M. Hanotaux concernant « les principes généraux à observer pour placer les bureaux internationaux sous l'autorité de la Société des Nations » (1). Le but principal de ce rapport était d'établir, conformément aux nécessités de l'heure, certaines règles pour l'application pratique de l'article 25. Cependant, il n'a pas été procédé, en ce qui le concerne, à l'établissement, par les organes de la Société, de règles déterminées permettant aux membres de la Société des Nations d'appliquer ledit article.

Cet article pouvant s'appliquer à une multitude de cas différents, il n'y a sans doute pas lieu d'en enserrer l'application dans des formules trop rigides. Les principes généraux qui paraissent devoir régler les relations prévues par cet article entre la Société des Nations et certaines institutions internationales, ainsi que la procédure permettant l'établissement de ces relations et en assurer l'acceptation par la Société, semblent toutefois pouvoir être précisés utilement de la manière suivante :

a) L'article 24 se sert du mot *autorité* pour caractériser les relations entre la Société et un grand nombre d'institutions internationales. Malgré la très grande force du terme, il y a lieu de remarquer que les rédacteurs du pacte n'ont pas eu en vue de faire rentrer indirectement une semblable diversité d'institutions internationales dans le cadre propre de la Société des Nations, en portant atteinte à leur autonomie intérieure, aux dispositions de leurs statuts qui règlent leur siège, etc... Ils ont cependant eu en vue de faire de la Société des Nations un centre de coordination pour l'activité des diverses institutions internationales. L'autorité de la Société semble par là devoir normalement se préciser comme étant l'exercice par la Société de cette mission générale d'examen et de coordination des diverses manifestations de la vie internationale. Dans cet ordre d'idées, la Société devra veiller à ce que l'organisation en question conserve toujours un caractère nettement international et accomplisse ses travaux avec l'efficacité nécessaire. En outre, il convient ici de rappeler la nécessité d'éviter des doubles emplois.

A cette fin, et sans préjudice des dispositions particulières dans des cas spéciaux, on peut dire que l'autorité à exercer par la Société des Nations implique, d'une part, que les organes de la Société soient entièrement renseignés sur l'activité des institutions visées à l'article 24 du pacte, d'autre part, en tenant compte des précédents déjà établis, qu'elle puisse faire appel à ces institutions quand, techniquement, leurs services sont d'intérêt pour

(1) Procès-verbal de la XIII^e session du Conseil, p. 54 et 249 ss.

l'œuvre générale de la Société, et, enfin, que les organes compétents de la Société soient à même, s'ils le jugent utile, de prendre toutes délibérations dans l'exercice de la mission d'examen général et de coordination ci-dessus mentionnée.

En pratique, il importerait notamment :

1° Que le Secrétaire général de la Société puisse recevoir les publications et documents officiels échangés entre ces institutions et les États participants, la nature et l'étendue des documents utiles devant être précisées par le Secrétaire général;

2° Que le Secrétaire général ou son délégué puisse assister à titre consultatif à toutes réunions de ces institutions organisées par elles;

3° Que ces institutions donnent au Conseil ou à l'Assemblée ou aux organisations techniques de la Société sur demande tous avis qui seraient de leur compétence;

4° Qu'un rapport annuel sur l'activité de chacune de ces institutions soit envoyé au Secrétaire général pour transmission au Conseil, aux membres de la Société et aux organisations techniques intéressées, afin de leur donner l'occasion de l'examiner à la lumière des principes énoncés ci-dessus.

.

Ce rapport a été adopté par le Conseil de la Société des Nations et approuvé par l'Assemblée de 1928.

De son côté, la Commission internationale de navigation aérienne n'a pas manqué, dès son institution, de régler elle-même les relations qu'elle devait avoir avec la Société des Nations, en insérant dans son règlement un article 25 rédigé comme suit :

ART. 25. — La Commission internationale de navigation aérienne est placée, conformément à l'article 34 de la Convention, sous l'autorité de la Société des Nations. Elle communiquera au Conseil de la Société toutes ses publications et décisions. Le cas échéant, elle donnera son avis au Conseil de la Société sur les questions qui pourraient lui être renvoyées.

Les *Bulletins officiels* de la Commission, contenant toutes les décisions prises par la Commission, ont été, en conséquence, régulièrement adressés au Secrétaire général de la Société des Nations.

D'autre part, la Société des Nations a demandé à la Commission d'étudier les questions suivantes :

Identification des avions effectuant des transports pour la Société des Nations.

Etude des facilités susceptibles d'assurer les communications aériennes intéressant le fonctionnement des organismes de la Société des Nations en temps de crise.

Une liaison a été enfin établie entre la Commission internationale de navigation aérienne et la Société des Nations, par la Résolution n° 277 de la Commission, qui se lit comme suit :

RÉSOLUTION N° 277.

La Commission décide :

1° d'adresser à l'avenir au Secrétaire général de la Société des Nations un ordre du jour de chacune des sessions de la Commission internationale de navigation aérienne en invitant le Secrétaire général de la Commission consultative et technique des communications et du transit à assister, s'il le désire, *ad audiendum*, aux sessions de la Commission internationale de navigation aérienne ;

2° d'autoriser le Secrétaire général de la Commission internationale de navigation aérienne à assister dans les mêmes conditions aux séances de la Commission consultative et technique des communications et du transit lors que des questions portées à l'ordre du jour des séances de cette commission lui paraîtront de nature à intéresser la Commission internationale de navigation aérienne.

Au total, il semble que la situation créée par le texte ci-dessus soit la suivante :

1° La Société des Nations n'a pas en vue de porter atteinte à l'autonomie intérieure de la Commission internationale de navigation aérienne. Elle entend seulement être renseignée sur son activité, se faire représenter à titre consultatif à ses réunions et recevoir ses avis sur les questions qui sont de sa compétence.

2° La Commission internationale de navigation aérienne, conservant son autonomie constitutionnelle, adresse à la Société des Nations toutes ses publications, invite un représentant de la Société à ses réunions, et donne à la Société des avis sur les questions qui lui sont renvoyées.

On peut se demander si la répétition dans la Convention aérienne d'une disposition du Pacte de la Société des Nations, répétition qui pouvait sembler nécessaire en 1919, est encore utile en 1929, mais, dans la situation actuelle, il semble que les États contractants membres de la Société des Nations appliquent les dispositions de l'article 24 du Pacte tel qu'il a été interprété par la Société des Nations elle-même, sans que la Commission internationale de navigation aérienne soit placée à l'égard de la Société des Nations dans un état de subordination inacceptable pour des États non membres de la Société des Nations.

Au cours de la Conférence de 1929, M. Alvarez, délégué du Chili, exposant que l'Union pan-américaine est une véritable société de nations ayant entrepris trois grandes tâches, la codification du droit international, la coopération intellectuelle et la réglementation de la navigation aérienne, exprima le regret qu'aucun effort n'ait été tenté pour établir un lien entre l'activité de la Société des Nations en ces matières et celle de l'Union pan-américaine et il incita vivement la Conférence à intervenir pour supprimer celle de ces lacunes qui devait l'intéresser au premier chef, en créant une liaison entre la Commission internationale de navigation aérienne, organisation mondiale, et l'organisation continentale américaine.

La Délégation des États-Unis indiqua que si le Gouvernement américain décidait de ratifier la Convention, il formulerait sans doute une réserve sur le premier alinéa de l'article 34.

La Délégation française, désireuse d'apaiser les inquiétudes du Sénat américain et de répondre au désir exprimé par le délégué du Chili, proposa de suggérer à la Commission inter-

nationale de navigation aérienne d'établir, avec l'Union pan-américaine, des liaisons identiques à celles qu'elle avait instituées avec la Société des Nations.

Cette suggestion fut insérée dans les résolutions finales de la Conférence et la Commission internationale de navigation aérienne y donna suite en adoptant la résolution suivante :

La Commission décide d'entrer en rapports avec l'Union pan-américaine pour échanger avec elle toutes les informations relatives à la navigation aérienne et charge le Secrétaire général de prendre toutes mesures à cet effet en s'inspirant des dispositions par lesquelles a été défini le caractère des relations déjà établies avec la Société des Nations.

Il est certain qu'en se plaçant de la sorte à égale distance entre la Société des Nations et l'Union pan-américaine, la Commission internationale de navigation aérienne démontrera son indépendance à l'égard de ces deux organisations.

La Délégation américaine à la Conférence crut cependant devoir insérer dans ses réserves sur les résolutions finales la déclaration suivante :

La Délégation des États-Unis fait savoir, au nom de son gouvernement, que si celui-ci ratifiait la Convention internationale ce serait probablement avec la réserve que son action ne devrait pas être interprétée comme impliquant l'admission par les États-Unis d'un lien légal quelconque avec la Société des Nations ou d'une obligation quelconque découlant du pacte de la Société des Nations constituant la Partie I du traité de Versailles.

Représentation et droit de vote au sein de la Commission.

Les dispositions à cet égard du texte proposé en 1919 par la Sous-Commission juridique étaient les suivantes :

Il sera institué, sous le nom de Commission internationale de navigation aérienne, une commission permanente composée de deux représentants pour chacun des États suivants : les États-Unis d'Amérique, l'Empire britannique,

la France, l'Italie et le Japon, et un représentant pour chacun des autres États contractants.

Les cinq premières Puissances auront droit, chacune d'elles à deux voix, et chacune des autres à une demi-voix jusqu'à concurrence de neuf voix.

Ce projet, amendé par la Commission à la demande de la Délégation britannique, fut adopté dans la forme suivante :

Il sera institué, sous le nom de Commission internationale de navigation aérienne et comme faisant partie de l'organisation de la Ligue des Nations, une commission permanente composée de :

Deux représentants pour chacun des États suivants : États-Unis d'Amérique, France, Italie et Japon ;

Un représentant pour la Grande-Bretagne et un pour chacun des Dominions britanniques et pour l'Inde ;

Un représentant pour chacun des autres États contractants.

Chacun des cinq premiers États (la Grande-Bretagne avec ses Dominions et l'Inde comptant à cette fin comme un État) aura le plus petit nombre entier de voix tel que, ce nombre étant multiplié par cinq, le résultat obtenu dépasse d'au moins une voix le total des voix de tous les autres États contractants.

Tous les États autres que les cinq premiers auront chacun une voix.

La Délégation cubaine formula sur ce texte une réserve basée sur le fait que le système proposé était complètement différent de celui adopté par la Société des Nations et absolument contraire au principe de l'égalité des États.

Ces dispositions, expliqua M. de Bustamante, sont d'une importance capitale non seulement pour la République de Cuba mais pour tous les États neutres qui pourront adhérer à la Convention. Le système prévu pour la composition de la Commission internationale de navigation aérienne donne aux représentants réunis des grandes Puissances une voix de plus qu'à l'ensemble de tous les États contractants réunis. Les mérites des grandes Puissances ne doivent pas leur donner le droit de modifier, pour la première fois dans l'histoire, le principe de l'égalité des États généralement admis depuis des siècles, et le délégué de Cuba ne voit pas non plus d'intérêt à réunir dans une Commission les délégués des petites Puissances pour leur faire signer leur « *capitis deminutio* » et remettre leur destinée, en matière de navigation aérienne, entre les mains des grandes Puissances. Il est inadmissible, ajouta-t-il, que cinquante Puissances réunies ne puissent prendre aucune décision contre cinq

Puissances d'une opinion opposée. D'autre part, il y a lieu de penser que les neutres hésiteront à se rallier à une convention qui représente pour eux la perte de leur souveraineté politique. Le système proposé pour la constitution de cette commission, qui sera une sorte de parlement international, n'a pas été accepté pour la Ligue des Nations, ni pour l'organe de législation internationale du travail. Le principe de l'égalité admis partout ne doit pas être repoussé en matière de navigation aérienne.

L'intérêt ne doit pas être pris en considération; la France, l'Angleterre admettraient-elles, par exemple, que les plus grands propriétaires de leur pays se réunissent pour nommer leur parlement et leurs juges pour toutes les questions concernant la propriété, sous le prétexte qu'ayant dans ces questions les plus grands intérêts, il leur appartient de décider des mesures à prendre? L'acceptation d'un pareil texte amènerait dans tous les pays d'incessantes révolutions. Les petites Puissances n'ont d'ailleurs pas la prétention ridicule d'imposer leurs volontés aux grandes Puissances qu'elles admirent et qu'elles respectent, mais il ne s'ensuit pas qu'elles doivent devenir les vassales des grandes Puissances.

Enfin, cette Commission internationale de navigation aérienne n'a pour objet que de proposer des règles à soumettre à l'acceptation de chacun des parlements nationaux. Il n'y a pas de péril pour les grandes Puissances à laisser les petites Puissances exprimer librement leurs idées, puisque leurs parlements pourront toujours se refuser à ratifier les décisions proposées. Donner aux petites Puissances un seul représentant serait les obliger à admettre que les intérêts priment le droit.

Nous avons indiqué plus haut (1) que le Conseil suprême se borna à donner acte à la Délégation cubaine de sa protestation, mais que la Commission internationale de navigation aérienne, adoptant les suggestions des États ex-neutres réunis à Copenhague, modifia l'article 34 par le Protocole du 30 juin 1923 entré en vigueur le 14 décembre 1926, reproduit ci-après en annexe P.

A partir de ce moment la situation fut la suivante :

Les États-Unis (signataires mais non contractants), la France, l'Italie et le Japon pouvaient avoir deux représentants à la Commission, alors que l'Empire britannique pouvait en avoir sept et les autres États un seul.

(1) Voir ci-dessus, p. 53.

Chaque État (la Grande-Bretagne et l'Inde comptant à cette fin pour un État) disposait d'une seule voix, mais les modifications à apporter aux annexes de la Convention devaient être approuvées par les trois quarts du total possible des voix, cette majorité devant en outre comprendre au moins trois des cinq États susnommés.

La Délégation allemande à la Conférence de 1929 déclara que si certains États étaient autorisés à envoyer deux représentants à la Commission, l'Allemagne devrait réclamer le même traitement, ajoutant qu'elle ne verrait aucun inconvénient à ce que chaque État n'eût qu'un seul représentant.

La Délégation espagnole réclama le régime de l'égalité absolue de tous les États au sein de la Commission.

La Délégation brésilienne proposa le texte suivant qui fut approuvé à l'unanimité :

Chaque État contractant ne pourra avoir plus de deux représentants à la Commission.

Après quoi, les Délégations des cinq États contractants bénéficiant d'un régime spécial en ce qui concerne les votes relatifs à des modifications à apporter aux annexes se déclarèrent prêtes à renoncer à leur situation privilégiée.

Le Protocole du 15 juin 1929 relatif à ces amendements donna donc entière satisfaction aux demandes des États non contractants ; toutefois une inégalité subsistait encore : une seule voix était attribuée à la Grande-Bretagne avec les Dominions britanniques et l'Inde : elle fut supprimée par le Protocole du 11 décembre 1929 (voir ci-après en annexe Z).

Dès l'entrée en vigueur de ces deux Protocoles (1) tous

(1) Voir ci-dessus, p. 109.

les États parties à la Convention seront rigoureusement égaux au sein de la Commission.

**Majorité nécessaire
pour voter des modifications aux annexes.**

Le texte original de la Convention fixait cette majorité aux trois quarts du total possible des voix, c'est-à-dire du total des voix qui pourraient être exprimées si tous les États étaient présents.

Nous avons vu qu'en renonçant aux votes pluraux, les cinq États auxquels ce privilège était reconnu par la Convention avaient obtenu de la Commission internationale de navigation aérienne, lors de la préparation du Protocole du 30 juin 1923 (annexe P ci-après), conformément aux suggestions formulées par les représentants des États ex-neutres réunis à Copenhague, une sorte de contre-partie résultant des nouvelles dispositions relatives aux votes portant sur des modifications à apporter aux annexes de la Convention. Ces nouvelles dispositions spécifiaient, en effet, que la majorité prévue devrait en outre désormais comprendre au moins trois de ces cinq États primitivement privilégiés.

Nous venons d'indiquer qu'au cours de la Conférence de 1929 ces États renoncèrent d'eux-mêmes à ce dernier avantage et il fut en outre à ce moment décidé que le quorum prévu serait abaissé.

On fit en effet ressortir alors qu'il pourra être parfois difficile de réunir la majorité des trois quarts du total possible des voix, lorsque la Commission sera appelée à se réunir dans des capitales où tous les États contractants n'ayant pas désigné de délégué permanent à la Commission n'auront pas de légation susceptible de fournir un représentant temporaire.

La Conférence crut devoir maintenir le quorum des trois quarts des voix, mais estima qu'il pourrait à l'avenir être calculé non d'après le total possible des voix mais d'après le total des voix des présents, à condition que cette majorité des trois quarts soit au moins égale aux deux tiers du total des voix qui pourraient être exprimées si tous les États étaient représentés.

Les modifications à apporter aux dispositions des annexes de la Convention pourront donc, lorsque le Protocole du 15 juin 1929 sera en vigueur, être votées à la majorité des deux tiers seulement du total possible des voix, rigoureusement égales, de tous les États parties à la Convention.

On peut mesurer à cette réduction l'importance du sacrifice consenti par les cinq grands États primitivement privilégiés et leur confiance dans la sagesse, déjà éprouvée, de la Commission.

Répartition entre les États contractants des dépenses de la Commission internationale de navigation aérienne.

L'avant-dernier alinéa de l'article 34 stipulait, dans le texte original du 13 octobre 1919, que :

« Les frais d'organisation et de fonctionnement de la Commission internationale de navigation aérienne seront supportés par les États contractants au prorata du nombre des voix dont ils disposent ».

Etant donné que le nombre de voix attribuées aux cinq États devant réunir toujours la majorité variait suivant le nombre des autres États parties avec eux à la Convention, les États à vote plural versèrent d'abord une contribution double (1922, 1923, 1924 et 1925), puis triple (1926 et 1927), selon

qu'ils disposaient de deux ou de trois voix au moment où ces budgets étaient votés par la Commission.

La suppression des votes pluraux par le Protocole du 30 juin 1923 entraîna un remaniement des dispositions relatives aux contributions des États, mais il ne parut pas équitable de faire supporter aux plus petits des États contractants la même charge qu'aux plus grands d'entre eux : se fondant sur le fait que les cinq États ayant auparavant disposé de plusieurs voix jouissaient encore d'une situation privilégiée lorsqu'il s'agissait de dégager la majorité nécessaire pour voter des modifications aux annexes de la Convention, il fut décidé que ces cinq États verseraient une double contribution. C'est la formule actuellement en vigueur.

Mais lorsque ces cinq États renoncèrent en 1929 au dernier de leur privilège, il fallut se préoccuper à nouveau de la répartition des dépenses de la Commission.

La Conférence, puis la Commission internationale de navigation aérienne après elle, connaissant les difficultés ayant résulté pour la Société des Nations des dispositions rigides de l'article 6 original du Pacte, crut bon d'adopter en ce qui concerne la Commission internationale de navigation aérienne le régime plus souple auquel la Société des Nations avait dû parvenir en 1924.

Le nouvel article 6 du Pacte de la Société des Nations se lisant comme suit :

« Les dépenses de la Société des Nations seront supportées par les membres de la Société dans la proportion décidée par l'Assemblée. »

la Conférence de 1929, considérant qu'il n'y avait pas lieu d'hésiter à confier à la Commission internationale de navigation aérienne le soin de répartir des dépenses dont elle avait déjà le pouvoir de fixer le total, proposa de rédiger

comme suit l'avant-dernier alinéa de l'article 34 de la Convention :

« Les dépenses de la Commission internationale de navigation aérienne seront supportées par les États contractants dans la proportion fixée par la Commission » (1).

Grâce à ces dispositions nouvelles, la Commission internationale de navigation aérienne pourra, dès que le Protocole du 15 juin 1929 sera entré en vigueur, rechercher un équitable barème de répartition fondé soit sur la richesse déclarée des divers États contractants, soit sur l'importance de leurs flottes aériennes respectives, soit sur leur désir spontanément exprimé de participer dans une plus ou moins large mesure à l'activité de la Commission, soit sur d'autres éléments d'appréciation, et il lui sera toujours possible, d'une année à l'autre, de rechercher la plus satisfaisante solution.

Compétence de la Commission.

Les attributions de la Commission internationale de navigation aérienne sont soigneusement délimitées par l'article 34 de la Convention.

Elle doit tout d'abord discuter toute modification proposée aux articles de la Convention, qu'elle émane de l'un des États contractants ou de la Commission elle-même, et aucune modification de cette nature ne peut être proposée à l'acceptation des États contractants si elle n'a été approuvée par les deux tiers du total possible des voix.

Par conséquent, tout État contractant désirant faire modifier une disposition de l'un des articles de la Convention doit présenter sa proposition à la Commission, laquelle peut, par

(1) Pour l'année 1930, le montant de la contribution des États versant une seule part est de 30.000 francs.

ailleurs, prendre l'initiative de proposer elle-même de tels amendements.

Pour ce qui est des modifications demandées par un État non contractant ou par toute personne ou organisation étrangère à la Commission, il est clair qu'elles ne peuvent être prises en considération que si un des États contractants ou la Commission internationale de navigation aérienne elle-même les prend à son compte.

Ce point n'a peut-être pas été clairement aperçu par tous ceux qui ont envisagé, au cours de ces dix années, la possibilité de reviser la Convention de 1919 en dehors de la Commission internationale de navigation aérienne.

Les plus avertis, tirant de leurs propositions les conclusions logiques, ont dû envisager le remplacement brutal de la Convention par un nouvel accord plus général : le danger et la précarité d'une telle entreprise se conçoivent aisément.

On peut en effet douter de l'empressement que mettraient les vingt-sept États parties à la Convention à dénoncer brusquement un accord qu'ils ont approuvé, puisqu'ils lui ont donné leur ratification ou leur adhésion, dans le simple désir de le perfectionner, alors qu'il leur est si facile de provoquer à tout moment sa révision, et l'on peut, par ailleurs, se demander si de nouvelles négociations générales pourraient conduire à l'élaboration d'un acte international meilleur que la Convention en cause ou même simplement équivalent.

Il est en tout cas, à notre sens, un point de la Convention sur lequel l'accord ne se ferait sans doute plus, point capital de l'avis de tous, celui de l'institution de la Commission internationale dont nous étudions ici la nature.

Tous ceux qui sont au courant de son activité reconnaissent son utilité et proclament que son action est indispensable, mais si des plénipotentiaires étaient réunis pour la reconsti-

tuer après avoir fait table rase du passé, nous ne croyons pas qu'ils auraient l'audace de la rétablir avec toutes ses attributions actuelles. Il a fallu l'élan de l'après-guerre, l'allant de militaires résolus à aboutir, la confiance mutuelle régnant entre de récents alliés, pour permettre la création d'un organisme doté d'aussi larges pouvoirs, le moment propice est passé et nous en voyons une illustration dans le fait que ni la Convention ibéro-américaine de 1926, ni la Convention pan-américaine de 1928 n'ont osé instituer une semblable organisation.

Sans parler du danger qu'il y aurait à remettre en bloc en discussion tous les principes de la Convention sur lesquels l'unanimité s'est faite à ce jour, nous estimons, avec M. le Docteur Wegerdt, dont nous avons cité plus haut les paroles, que la suppression de la puissante commission créée par la Convention de 1919 « causerait un dommage irréparable et porterait peut-être le coup fatal au trafic aérien ».

Ces considérations n'ont évidemment pas échappé aux gouvernements des États parties à la Convention qui provoquèrent la Conférence générale de juin 1929, ni aux dix-sept États non contractants qui acceptèrent alors l'invitation de la Commission internationale de navigation aérienne et il n'y a pas lieu de chercher ailleurs les raisons du succès de cette session au cours de laquelle fut si heureusement effectuée la révision de la Convention.

En ce qui concerne les amendements aux annexes A à G de la Convention, les pouvoirs de la Commission sont réglementaires ; elle a les attributions d'un parlement, puisqu'elle peut apporter toute modification aux dispositions originales de ces annexes lorsque cette modification est approuvée par la majorité fixée par l'article 34 de la Convention et l'approbation des

gouvernements n'est pas nécessaire comme dans le cas d'amendements apportés aux articles.

En fait, la Commission apporte à chacune de ses sessions un certain nombre d'amendements à ces annexes et ses décisions entrent en vigueur, conformément à la Résolution n° 76 (1) de la Commission, quatre mois après la notification adressée par le Secrétaire général à chacun des gouvernements des États contractants.

Pour ce qui est de l'annexe H la situation était moins claire : la Commission n'a pas reçu le pouvoir de l'amender comme les annexes A à G expressément visées à l'article 34, mais les conditions dans lesquelles cette annexe pouvait être modifiée n'étaient pas définies.

Dès sa première session, la Commission internationale de navigation aérienne, se préoccupant de cette situation, s'est prononcée comme suit (2) sur ce point :

L'annexe H à la Convention aérienne (douanes) est considérée, aux termes de l'article 36 de la Convention, comme un accord particulier. En outre, elle ne figure pas dans la liste des annexes (art. 34 c) que la Commission a le droit d'amender.

Par suite, toute modification à cette annexe ne pourra être faite, soit sur la proposition de la Commission internationale de navigation aérienne, soit sur la proposition d'un État, que par voie de convention, nécessitant l'accord de tous les États contractants.

Une question se posait encore, celle de savoir si la Commission a le pouvoir de compléter les dispositions originales de la Convention.

Le point n'est pas douteux en ce qui concerne la Convention même, car, pour amender ses articles, la Commission ne fait que proposer à l'acceptation des États contractants

(1) *Bulletin officiel de la Commission internationale de navigation aérienne*, n° 3, p. 30.

(2) Résolution n° 17 (*Bulletin officiel*, n° 1, p. 21).

les modifications qu'elle a approuvées à la majorité requise. Elle peut par conséquent proposer un texte additionnel, qui aura même valeur que le texte original lorsqu'il aura été signé et ratifié, comme le fut la Convention, par tous les États contractants.

Mais on peut se demander si la Commission peut insérer des dispositions nouvelles dans les annexes A à G sous prétexte de les amender.

La Commission internationale de navigation aérienne s'est également préoccupée de cette question et a estimé que (1) :

Les termes de l'article 34 donnent à la Commission le pouvoir, non seulement de modifier le texte original des annexes A à G, mais encore de le compléter en tenant compte des progrès réalisés dans la technique aéronautique et du développement de la navigation aérienne, la Commission devant toutefois, dans ce travail, qui est une de ses attributions les plus importantes, rester toujours dans le cadre de la Convention.

Cette interprétation nous paraît très fondée : les annexes A à G, toutes visées dans les articles de la Convention, doivent être « tenues à jour », mais la Commission ne saurait les distendre, ni *a fortiori* les multiplier, sans que des dispositions autorisant de telles extensions aient été introduites dans la Convention même, après avoir été expressément acceptées par tous les États contractants.

La Commission est, en outre, aux termes de l'article 37 de la Convention, compétente pour régler les dissentiments entre États contractants relatifs aux règlements techniques annexés à la Convention.

La procédure à suivre a été fixée, au cours de la seconde session de la Commission internationale de navigation aérienne (2), par l'adoption du règlement suivant :

(1) Résolution n° 463 (*Bulletin officiel*, n° 15, p. 37).

(2) Résolution n° 50 (*Bulletin officiel*, n° 2, p. 35).

ARTICLE PREMIER. — Conformément à l'article 37, alinéa 4, de la Convention, la Commission internationale de navigation aérienne est compétente pour régler tout dissentiment relatif à l'interprétation des règlements techniques (annexes A à G de la convention aérienne) qui viendrait à se produire entre deux ou plusieurs États parties à la Convention. Il sera procédé à ce règlement dans les conditions définies ci-après.

ART. 2. — Chacun des États entre lesquels s'est élevé un tel dissentiment — et qui sont désignés dans le présent règlement sous le nom d'« États intéressés » — peut demander l'application de l'article 37, alinéa 4. A cet effet, il transmet au Secrétaire général de la Commission internationale de navigation aérienne un mémoire exposant l'objet du litige et lui indique les noms des États intéressés.

ART. 3. — Le Secrétaire général communique aussitôt le mémoire dont il est saisi à tous les États intéressés qui doivent, dans les trois mois à dater de cette communication, lui faire parvenir leurs contre-mémoires ainsi que tous actes et documents destinés à éclairer la Commission.

ART. 4. — A l'expiration de ce délai de trois mois, ou plus tôt, dès que tous les États intéressés ont répondu, le Secrétaire général communique à tous les membres de la Commission internationale de navigation aérienne les documents qui lui ont été adressés.

ART. 5. — Dès le début de la session qui suit le dépôt du mémoire visé à l'article 2 ci-dessus, la Commission internationale de navigation aérienne désigne un comité de cinq membres, choisis parmi les experts spécialement compétents en la matière faisant l'objet du dissentiment et de préférence parmi les experts des États non intéressés.

ART. 6. — Ce comité se réunit, soit immédiatement si la communication des documents visés à l'article 4 a été faite, soit sur convocation du Secrétaire général dès que ladite communication aura été faite.

Il choisit son président et son rapporteur.

Le Secrétaire général fait fonctions de secrétaire du comité.

ART. 7. — Ce comité étudie les mémoires et les documents qui ont été produits et entend les représentants des États intéressés s'il en décide ainsi ou sur la demande de ces États.

ART. 8. — L'examen du rapport du comité est mis à l'ordre du jour de la plus prochaine session ordinaire de la Commission internationale de navigation aérienne.

En cas d'urgence, la Commission internationale de navigation aérienne peut décider, soit d'examiner le rapport au cours de la session même où le comité a été nommé, si celui-ci a été en mesure de siéger immédiatement,

soit de convoquer une session extraordinaire conformément aux termes de l'article 4, alinéa 2, du règlement intérieur.

ART. 9. — La Commission, après examen du rapport du Comité, audition des représentants des États intéressés et avis de la Sous-Commission juridique, formule sa décision à la majorité des voix.

ART. 10. — La décision de la Commission est portée, par le Secrétaire général, à la connaissance des États intéressés et communiquée à tous les autres États parties à la Convention.

La Commission doit enfin donner des avis sur les questions que les États pourront soumettre à son examen et centraliser et communiquer aux États contractants un certain nombre de notifications expressément prévues par les articles, 9, 13, 14, 15, 16, 27, 28, 36 et 37 de la Convention, ainsi que le § 3 de l'annexe H et les « informations de toute nature concernant la navigation aérienne ».

Cette dernière fonction, fort importante au sentiment des gouvernements des États contractants, a entraîné l'organisation au secrétariat de la Commission d'un service chargé de la recherche de ces informations et de leur diffusion par voie de distribution directe aux gouvernements et de publication au *Bulletin hebdomadaire de renseignements* (1). Ce service est appelé à prendre un développement de plus en plus considérable dans un avenir très prochain.

La Commission internationale de navigation aérienne est donc à la fois un conseil chargé de veiller à l'application de la Convention et d'assurer son évolution normale en proposant en temps utile aux États contractants les amendements réclamés par le développement de la navigation aérienne internationale, un parlement international ayant pouvoir d'adapter en tout temps les règlements techniques aux

(1) V. plus haut, p. 84.

exigences du trafic aérien, un organe de centralisation et de diffusion de tous les renseignements dont la connaissance est indispensable aux navigateurs aériens, un tribunal réglant en premier et dernier ressort les dissensions qui pourraient surgir entre les États contractants au sujet de l'interprétation des règlements techniques qu'elle a le pouvoir d'édicter.

Aucun autre organisme international ne s'est vu allouer jusqu'alors d'aussi vastes attributions.

Interprétation de la Convention.

L'article 37 original dispose « qu'en cas de dissension entre deux ou plusieurs États relativement à l'interprétation de la présente Convention, le litige sera réglé par la Cour permanente de justice internationale qui sera établie par la Société des Nations et, jusqu'à l'organisation de cette Cour, par voie d'arbitrage ».

Ces stipulations n'ont jamais été mises en discussion, mais on fit remarquer, lors de la révision générale de la Convention par la Conférence de 1929, que la Cour permanente de justice internationale, simplement prévue dans le texte élaboré en 1919, a été instituée depuis par la Société des Nations et il a paru normal de remanier le texte en vigueur pour tenir compte de ce fait.

La Conférence a unanimement estimé qu'il y avait lieu de conserver la première partie du texte actuel du premier alinéa de l'article 37 en éliminant les dispositions maintenant périmées de cet alinéa et de poser en principe que le recours à l'arbitrage ne pourrait être réclamé que par les États qui ne seraient pas liés par les protocoles de la Cour permanente de justice internationale.

Elle a pensé toutefois que certains États n'ayant pas accepté les protocoles de la Cour de justice pourraient vouloir accepter de porter le litige devant la Cour et qu'il ne fau-

draît évidemment pas que le texte retenu éliminât cette possibilité.

La Conférence a en conséquence proposé de modifier le texte du premier alinéa de l'article 37 pour qu'il se lise :

En cas de dissentiment entre deux ou plusieurs États relativement à l'interprétation de la présente Convention, le litige sera réglé par la Cour permanente de justice internationale. *Toutefois, si l'un des États intéressés n'a pas accepté les protocoles concernant la Cour, le litige sera, sur sa demande, réglé par voie d'arbitrage.*

Application de la Convention en temps de guerre.

La Commission de l'aéronautique ayant, en 1919, posé le principe suivant :

« 12. Reconnaissance du principe que la Convention n'affecte pas les devoirs et les droits des belligérants et des neutres en temps de guerre. »

la Sous-Commission juridique présenta le texte de l'actuel § 38 de la Convention, avec le commentaire suivant :

En cas de guerre, soit entre États contractants, soit entre l'un d'eux et un tiers, soit même entre deux États tiers, chaque État contractant, tant au point de vue de la belligérance que de la neutralité, reprend son indépendance pour assurer la protection et la sauvegarde de ses intérêts et de ses droits, sans être, en aucune manière, arrêté par les dispositions inscrites dans un quelconque des articles de la Convention.

Ces dispositions ne furent jamais remises en discussion : le représentant de la Société des Nations à la 17^e session de la Commission internationale de navigation aérienne (décembre 1929) fit seulement valoir que la question de l'indépendance des États membres de la Société des Nations à l'égard de cette Société en temps de guerre dépasse de beaucoup le cadre de la Convention portant réglementation de la navigation aérienne.

Admission des États non signataires.

Les dispositions des articles 41 et 42 relatives à l'admission des États ex-neutres et ex-ennemis sont peut-être, de toutes les stipulations de la Convention, celles qui soulevèrent les critiques les plus vives.

Nous pensons que les intentions réelles des rédacteurs de ces articles ont été mal comprises et nous avons même eu la surprise de découvrir récemment que les plus violentes récriminations étaient basées sur une interprétation erronée de ces textes.

On a prétendu que les États ex-alliés et associés signataires de la Convention avaient voulu en exclure les États ex-ennemis. Rien n'est moins exact et il est bien facile de le démontrer :

Les États ex-alliés et associés, ayant conclu au sortir de la guerre une Convention fondée sur la confiance qui les unissait tous, déclarèrent tout d'abord, dès le premier jour de la discussion et sans qu'aucune objection ait été présentée par l'un d'entre eux, que les États ex-neutres seraient admis à adhérer à la Convention sur simple déclaration.

Cette attitude est évidemment très normale, mais la spontanéité du geste est cependant à retenir.

L'admission des États ex-ennemis souleva par contre des discussions, mais on ne saurait s'en étonner si l'on considère que la Convention fut élaborée quelques mois seulement après l'armistice, alors que la paix n'était pas encore rétablie.

Malgré cette situation encore difficile et sans méconnaître la gravité des incidents qu'aurait pu susciter l'atter-

rissage forcé d'un appareil ex-ennemi au milieu de populations durement éprouvées par la guerre, les auteurs de la Convention décidèrent sans hésitation que l'adhésion d'un État ex-ennemi serait admise *de plein droit* dès qu'il serait devenu membre de la Société des Nations.

Il fallait toutefois prévoir en outre le cas où des États ex-ennemis demanderaient à adhérer à la Convention avant d'avoir été admis dans la Société des Nations.

Après discussion, la Commission de l'aéronautique décida d'envisager deux périodes :

Pendant la première, s'étendant seulement jusqu'au 1^{er} janvier 1923 (date à laquelle les États ex-ennemis devaient être exonérés de certaines obligations définies dans la partie XI des Traités de paix relative à la navigation aérienne), une telle adhésion devrait obtenir le consentement de tous les États signataires du Traité de paix.

A partir de cette date du 1^{er} janvier 1923, cette adhésion pourrait être admise si elle était agréée par les trois quarts au moins des États signataires et adhérents votant dans les conditions prévues à l'article 34 de la Convention.

Mais ces procédures n'étaient prévues qu'à l'égard des États non membres de la Société des Nations, par conséquent ces dispositions sont devenues caduques en ce qui concerne l'Allemagne, l'Autriche, la Hongrie et la Bulgarie, à la date de leur entrée dans la Société des Nations. De fait, la Bulgarie a été admise *de plein droit* le 5 juillet 1923 et les dispositions finales de l'article 42 ne seraient maintenant applicables qu'à la République turque et à l'Union des Républiques Socialistes-Soviétiques.

Nous avons été fort surpris de découvrir que des auteurs allemands croyaient encore en 1928 que l'admission de l'Allemagne à la Convention ne pourrait être enregistrée

qu'avec le consentement des États déjà parties à la Convention.

Quoi qu'il en soit, les États contractants acceptèrent volontiers à la Conférence de 1929 la suppression de l'article 42 et l'amendement corrélatif de l'article 41 qui, dans le Protocole du 15 juin 1929, se lit simplement comme suit :

Tout État sera admis à adhérer à la présente Convention.

L'adhésion à la Convention des États encore non contractants sera certainement facilitée par la suppression de ces dispositions visant les traités qui ont depuis dix ans suscité les plus violentes critiques formulées contre la Convention.

Clauses finales.

La seule discussion soulevée depuis dix ans au sujet de ces clauses finales est relative à la valeur identique attribuée aux textes français, anglais et italien de la Convention.

Le texte original de la Convention avait été préparé par la Commission de l'aéronautique de la Conférence de la Paix en deux langues seulement, le français et l'anglais : une traduction en italien, préparée par la Délégation italienne à cette Commission, fut ajoutée ultérieurement sur une décision du Conseil suprême de la Conférence de la Paix.

Au cours de la Conférence de 1929, deux questions relatives aux langues furent soulevées : celle du choix d'un texte devant seul faire foi et celle de l'emploi de diverses langues dans les publications de la Commission internationale de navigation aérienne.

La première fut résolue par l'adoption d'un amendement aux clauses finales de la Convention qui, dans le Protocole du 15 juin 1929, ont été modifiées pour se lire :

*La présente Convention a été rédigée en français, en anglais et en italien.
En cas de divergences le texte français fera foi.*

La seconde ne put être réglée à la satisfaction générale.

La Délégation allemande constatant que, d'après le règlement de la Commission internationale de navigation aérienne, les publications de cette Commission doivent être établies en français et en anglais et que le texte italien est également inséré dans certaines d'entre elles, demandait que la langue allemande fût placée sur le même pied. Elle prévoyait d'ailleurs que l'Espagne ferait la même demande et, estimant que l'acceptation de ces demandes aurait pour résultat de rendre le travail de la Commission internationale de navigation aérienne plus lent et plus coûteux, proposait que les publications aient lieu seulement en français.

Les Délégations espagnole, portugaise, brésilienne, polonaise se réservèrent de réclamer le cas échéant le même traitement pour les langues espagnole, portugaise et polonaise.

La Conférence a considéré que la question des publications de la Commission internationale de navigation aérienne : *Bulletin officiel*, *Bulletin de renseignements*, etc... était une question d'ordre intérieur ne présentant aucun caractère d'urgence et pouvant être laissée à la discrétion de la Commission internationale de navigation aérienne. Le problème plus important de la publication, au *Bulletin officiel* de la Commission, du texte de la Convention en une, deux ou plusieurs langues a été longuement agité : faute d'un accord sur ce point, il a été simplement décidé que la question ferait l'objet de négociations ultérieures.

Annexes A à H.

Ces annexes ont été profondément remaniées par la Commission internationale de navigation aérienne depuis son institution, mais l'examen de ces modifications sortirait du cadre de la présente étude.

Annexe H relative aux douanes.

Cette annexe fut insérée en 1919 à la suite des annexes techniques A à G malgré l'opposition des Délégations américaine et cubaine qui estimaient qu'elle ne devait pas faire partie de la Convention relative à la navigation aérienne.

Une réserve américaine fut même formulée sur ce point.

Depuis lors cette annexe n'a pas été remaniée, mais sa révision a été réclamée à plusieurs reprises par des auteurs, des compagnies de navigation aérienne et la Chambre de commerce internationale : la question a été inscrite à l'ordre du jour de la Commission internationale de navigation aérienne à l'issue de la Conférence de révision de la Convention de juin 1929.

Cette révision sera donc entreprise prochainement par la Commission.

CHAPITRE XII

PORTÉE DE LA CONVENTION

Cet examen de la Convention, entrepris dans le dessein de préciser le sens exact de ses dispositions actuelles en scrutant les intentions des premiers auteurs et les mobiles ayant suscité les amendements ultérieurement apportés à son texte original, nous permet de faire tout d'abord deux constatations relatives à l'ampleur et au sens de l'évolution constatée :

1. Les modifications apportées au texte primitif n'ont pas changé la physionomie générale de la Convention.

2. Ces amendements n'ont pas été inspirés par le besoin d'adapter son texte au progrès de l'aéronautique, mais par le désir d'assurer l'universalisation de cet accord en corrigeant les erreurs inhérentes à son origine.

Les principes généraux — souveraineté des États sur l'espace atmosphérique, liberté de passage inoffensif, restrictions justifiées par le souci d'assurer la sécurité des États survolés, égalité de traitement des aéronefs des États contractants, unité de la législation aérienne — n'ont pas été touchés, n'ont même pas été remis en discussion, mais les modalités d'application de la Convention fixées par le groupe restreint des

États ex-alliés ont dû être remaniées, adaptées aux nécessités d'une large collaboration internationale.

La « substance de la Convention » — selon l'expression de M. Giannini — est restée intacte, mais les dispositions relatives à son application — régime des zones interdites, accords particuliers avec des États contractants, nationalité des aéronefs, développement du trafic aérien commercial, égalité des États au sein du Corps législatif international institué, admission des États non signataires — ont été modifiées sensiblement.

Le mérite des auteurs de la Convention est d'avoir accueilli toutes les critiques avec le seul désir d'adapter leur œuvre à ses fins.

Toutes les suggestions ayant été examinées, toutes les difficultés ayant été résolues d'un accord unanime, nous pouvons mesurer la portée actuelle de la Convention.

Elle offre aux États contractants tous les avantages résultant de l'unification du droit public aérien, entraînant la standardisation des réglementations nationales, sans soumettre ces États à des obligations exorbitantes, sans leur demander de sérieux sacrifices, sans les exposer à un danger.

Nous estimons même qu'elle respecte trop scrupuleusement leurs droits car, contrairement à ce que l'on pouvait attendre, elle n'accorde aux navigateurs aériens que des facilités extrêmement limitées.

Ecartant, tout d'abord, dès son premier paragraphe, la théorie de la liberté de l'air, la Convention pose en principe liminaire la reconnaissance de la souveraineté des États sur l'espace aérien.

Cette suppression brutale de la liberté du ciel, si chère à d'éminents juristes du début du siècle, n'a été critiquée par aucun gouvernement, certains se montrent plus libéraux que

d'autres dans l'exercice de leur droit de souveraineté, mais aucun n'a songé à y renoncer, tous, contractants ou non contractants, l'ont inscrite dans leur législation interne, sans doute parce que la crise mondiale a exalté partout l'esprit national, mais surtout parce que les gouvernements, mesurant du point de vue de la défense nationale, à la lumière des terribles enseignements de la guerre, l'importance du danger aérien, ont conscience de leur responsabilité : la liberté de la mer au delà de la portée des plus puissants canons ne saurait présenter qu'un danger relatif, mais la libre circulation dans l'atmosphère d'aéronefs, assimilables à des canons d'une portée presque sans limite, n'a été admise depuis 1919 par aucun gouvernement.

Et cependant tous les États, comprenant l'immense valeur du nouveau moyen de locomotion si rapide, sentirent qu'ils devaient s'efforcer d'assurer son développement et ils adoptèrent à cet effet le second principe de la Convention :

Chaque État contractant s'engage à accorder, en temps de paix, aux aéronefs des autres États contractants, la liberté de passage inoffensif au-dessus de son territoire...

Mais, repris par le souci de leur sécurité, ils s'empressèrent de compléter aussitôt ce paragraphe plein de promesses par la restriction générale suivante susceptible de supprimer la liberté proclamée :

...Pourvu que les conditions établies dans la présente Convention soient observées.

Parmi ces conditions un grand nombre sont destinées à assurer l'unité du droit aérien et à faciliter la circulation aérienne : ce sont celles qui donnent à la Convention sa valeur, mais certaines limitent la liberté de passage dans une

si large mesure qu'il est possible, par une interprétation stricte, de la réduire presque à néant.

Les restrictions apportées par la Convention au principe de la liberté de circulation sont en effet d'importance puisqu'elle reconnaît aux États contractants les droits suivants :

Droit d'interdire le survol de certaines zones de leur territoire, ce qui peut permettre de ne laisser subsister que des couloirs insuffisants.

Droit de fixer les itinéraires à suivre, ce qui peut obliger les aéronefs à des détours prohibitifs.

Droit de subordonner à leur autorisation préalable la création de lignes internationales régulières de navigation aérienne, système pouvant aboutir à la suppression de tout trafic aérien dans certaines régions.

A quoi se réduisent, dans ces conditions, les facilités de circulation accordées aux aéronefs ressortissant à des États contractants remplissant par ailleurs toutes les prescriptions de la Convention?

1. Un aéronef privé a le droit de traverser, sans atterrir, l'atmosphère d'un autre État contractant, à condition de suivre l'itinéraire éventuellement fixé par l'État survolé. Il peut cependant, pour des raisons de police générale, être sommé d'atterrir.

2. Un aéronef privé peut se rendre d'un État dans un autre État, à condition d'atterrir, si le règlement de ce dernier État l'exige, dans un des aérodromes fixés par lui.

3. Une ligne internationale régulière de navigation aérienne peut être librement créée et exploitée, si les États survolés n'ont pas subordonné la création d'une telle ligne à leur autorisation préalable.

La liberté de passage est véritablement bien réduite et l'on peut s'étonner d'entendre exposer que certains États non parties à la Convention, gênés dans leur expansion aéronau-

tique par des clauses du Traité de paix, commettraient en adhérant à la Convention une lourde faute puisqu'ils « ouvrieraient de la sorte leur ciel » à des concurrents plus avantageusement traités.

La Convention ne fait à ce point de vue nulle violence aux États contractants et l'on peut aisément s'en rendre compte en écoutant simplement les doléances de ceux qui ont éprouvé la solidité des barrières élevées par certains de leurs coassociés interprétant rigoureusement les dispositions restrictives adoptées d'un commun accord.

De telles interprétations peuvent même conduire à des véritables abus de droit, puisqu'un État qui détiendrait un territoire dont l'utilisation comme point d'escale serait d'un intérêt capital pour la navigation aérienne internationale, par exemple une île unique au milieu d'un immense océan, pourrait, sans avoir à justifier son attitude, en interprétant strictement les textes, suspendre, contrairement à l'esprit même de la Convention, tout trafic aérien en interdisant simplement l'accès de cet îlot.

Faut-il en conclure que la Convention du 13 octobre 1919 a manqué son but et qu'il faut s'efforcer de lui substituer un autre accord plus libéral ?

Non, car ce serait lâcher la proie pour l'ombre et tenter un essai voué à un échec certain.

En effet, toutes les récriminations des auteurs, toutes les délibérations des congrès, tous les vœux des associations du monde ne changeront rien à la situation présente tant que les gouvernements n'auront pas modifié leurs conceptions.

Or, si une nouvelle conférence diplomatique était réunie,

elle rassemblerait simplement de nouveau les gouvernements qui ont pris part, en juin 1929, à la conférence convoquée à Paris pour la révision de la Convention de 1919.

Tous ceux qui s'intéressent vraiment au développement de la navigation aérienne étaient alors présents et, à une majorité écrasante, en adoptant le nouveau texte du troisième alinéa de l'article 15 permettant de subordonner à l'autorisation préalable des États survolés la création de toute ligne internationale régulière de trafic aérien, ils se sont prononcés pour une interprétation restrictive de l'article 2 de la Convention.

On ne saurait espérer les voir tous changer d'avis si promptement, mais, par contre, si certains d'entre eux voulaient le faire, aucun texte ne s'oppose à ce qu'ils se déclarent partisans du régime de la liberté, car le nouveau texte susvisé, préférable en cela au texte original, obscur mais plus restrictif, stipule seulement que « chaque État contractant *pourra* subordonner à son autorisation » la création des lignes dont il est question.

A notre avis, c'est là que se trouve la clef de la situation.

Les États réclamant pour les lignes aériennes la liberté entrevue à l'article 2 de la Convention — les États-Unis, la Grande-Bretagne, les Pays-Bas et la Suède, tous situés géographiquement à des têtes de lignes et non à des carrefours — n'étaient que quatre en juin 1929 et ils ne songeaient d'ailleurs pas à réclamer la « liberté de l'air », mais seulement les facilités réelles de circulation. Ils seront six, croyons-nous, dès demain, pour devenir, bientôt sans doute, la majorité, car la navigation aérienne ne pouvant être qu'internationale le régime libéral, sans lequel elle ne peut se développer, s'imposera un jour de toute façon.

Mais on ne saurait forcer une telle évolution, les gouvernements modifieront d'eux-mêmes leur attitude lorsque la régularité et l'intensité du trafic aérien justifieront la politique du « laissez-passer ».

L'action du temps est dans ce domaine indispensable comme ailleurs.

Au surplus, les progrès de la technique aéronautique transforment constamment les conditions d'emploi des aéronefs.

Lorsque ceux ci volaient péniblement au ras des toits et des collines, on trouvait bien des auteurs pour défendre la si séduisante théorie de la liberté de l'air, mais aucun gouvernement n'aurait à cette époque admis qu'un avion étranger pût librement circuler dans de telles conditions au-dessus de son territoire.

En raison des progrès réalisés pendant la guerre, il parut normal en 1919 aux États signataires de la Convention de s'engager, tout en posant en principe la reconnaissance de leur souveraineté, à accorder des facilités de circulation qu'ils concevaient même très larges.

Maintenant, parce que la plupart des gouvernements s'efforcent d'encourager des compagnies nationales dont l'activité dépend pour une large part des subventions qu'ils leur accordent, on peut discerner un mouvement de régression, simplement parce que la concurrence entre les compagnies n'est qu'une concurrence entre les gouvernements qui les font vivre et voient, comme il est naturel, dans leur maintien une question de prestige national.

Cette crise ne peut être que passagère. Dès que les lignes aériennes sillonneront régulièrement les continents, et surtout les mers, fonctionnant sûrement, de jour comme de nuit, dès qu'apparaîtront les premières grandes compagnies inter-

nationales, dès que les subventions gouvernementales ne seront plus nécessaires, la situation changera certainement.

Les États partisans du régime de la liberté, se sentant alors en nombre, pourront accorder les facilités qu'ils doivent, sous peine d'être dupes, refuser maintenant encore, et les autres auront à se hâter de les imiter sous peine d'être laissés à l'écart. Sans doute verra-t-on même à cette époque les États rivaliser de zèle pour dévier vers leur territoire les grands courants du trafic aérien.

Nous ne pensons pas que les États puissent avant longtemps renoncer à leur souveraineté sur l'espace atmosphérique, mais la liberté de passage promise en 1919 sera bientôt si largement octroyée que la Convention produira tous ses effets.

Il n'est donc que d'attendre des progrès de la technique aéronautique l'impulsion devant accélérer cette évolution et de perfectionner sans cesse les règlements annexés à la Convention pour que le trafic aérien puisse se développer largement dans les limites que lui fixe l'actuelle politique aérienne des gouvernements.

On a souvent dit que la valeur de la Convention résidait dans ses annexes et, du point de vue pratique, cette assertion est assez exacte : la Convention n'ouvre pas le ciel aux aéronefs, mais elle y rend possible la circulation.

En effet, en l'absence d'une convention générale, les États eussent dû fixer eux-mêmes leurs réglementations internes, mais, en dépit des accords particuliers conclus entre pays limitrophes, ces règlements nationaux eussent été différents dès l'origine et il n'eût pas été facile de les unifier ultérieurement.

Or l'unification est, en cette matière, indispensable : les marques à porter sur les aéronefs (annexe A de la Conven-

tion) doivent être de même nature et distribuées d'après un plan général pour permettre l'identification instantanée des aéronefs en vol; les conditions de navigabilité des appareils (annexe B) doivent être fixées d'un commun accord pour donner aux États survolés un minimum de garantie en ce qui concerne la solidité et la maniabilité des aéronefs susceptibles de causer des dommages au sol; les aéronefs ne peuvent franchir rapidement les continents que si la vérification des papiers de bord à chaque escale est facilitée par l'unification internationale de ces documents (annexe C); la navigation aérienne internationale n'est possible que parce que les règles de la Convention sur les feux de bord, les signaux et la circulation aérienne (annexe D) sont universellement appliquées depuis dix ans; le public accorde sa confiance au personnel de conduite des aéronefs de transports publics parce qu'il sait que les brevets et licences de ce personnel ne sont partout délivrés qu'à la suite d'examens dont les conditions sont au moins aussi sévères que celles définies à l'annexe E de la Convention; enfin les pilotes ne pourraient accomplir aucun long parcours si les cartes aéronautiques (annexe F) éditées dans les différents États n'étaient pas comparables et portaient des symboles n'ayant pas partout la même signification et si les renseignements météorologiques indispensables à la sécurité des voyages (annexe G) étaient transmis dans des langues diverses ou des codes différents.

La nécessité de l'unification internationale de ces dispositions suffirait à justifier l'existence d'un organisme législatif chargé d'adapter sans cesse et sans retard ces réglementations aux progrès réalisés.

Cet organisme puissant et souple a été institué par la Convention aérienne de 1919, et c'est parce que la Commission internationale de navigation aérienne est indispensable que

la Convention doit être défendue, même par les États qui n'y ont pas encore adhéré : cette nécessité a d'ailleurs été fort bien comprise et c'est ce qui a jusqu'ici préservé la Convention, à laquelle bien des États se sont ralliés, malgré ses imperfections, moins pour la satisfaction de sanctionner par leur adhésion l'attitude qu'ils avaient déjà prise en établissant leur législation en conformité avec ses clauses principales que pour venir siéger à la Commission et participer à l'élaboration des règlements.

Ce mouvement doit s'accroître encore dans l'avenir et cette considération doit régir toute l'activité de la Commission :

Consciente de l'importance du rôle qui lui est confié, la Commission internationale de navigation aérienne, conservant l'esprit qui lui a valu l'estime des adversaires mêmes de la Convention, doit s'attacher à perfectionner sans cesse la Charte internationale de l'air confiée à ses soins.

Sa tâche est immense, car elle doit étudier tous les problèmes, puisque sa compétence est générale dans un domaine illimité comme l'espace aérien lui-même, et son rôle est délicat, car elle doit réglementer, prudemment mais résolument, toute l'activité aéronautique sans jamais paralyser le progrès.

On a le droit de penser qu'elle a jusqu'ici répondu aux espoirs fondés sur elle, puisque ses décisions n'ont jamais été sérieusement critiquées par les États contractants et que ses études sont suivies avec une flatteuse attention par les services aéronautiques des États qui ne participent pas à ses travaux.

C'est dans cette situation morale de la Commission internationale de navigation aérienne que nous apercevons le meilleur garant de l'avenir de la Convention.

CONCLUSIONS

Si l'on examine les législations aériennes internes établies jusqu'ici, on découvre que toutes sont fondées sur les principes formant la base de la Convention aérienne du 13 octobre 1919; à notre connaissance, un seul État, l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques, se refuse à admettre la liberté de passage inoffensif des aéronefs au-dessus de son territoire, mais cette attitude est évidemment inspirée par des considérations politiques que nous n'avons pas à examiner.

Si l'on considère, d'autre part, le réseau des conventions particulières d'État à État, on aperçoit que, par le jeu des accords particuliers — obligatoirement conformes à la Convention internationale — conclus par des États contractants avec des États non contractants, un grand nombre de ces derniers se trouvent amenés à appliquer indirectement les dispositions de la Convention générale.

Si l'on passe enfin aux conventions internationales existantes — Convention ibéro-américaine et Convention pan-américaine — on ne peut que constater le caractère artificiel des cloisons qui semblent les séparer de la Convention de 1919 puisque de nombreux États parties à celle-ci ont pu signer les autres sans embarras, ce qui ne saurait surprendre

puisque, d'une part, le texte de la Convention ibéro-américaine est, sauf des nuances de pure forme, identique au texte révisé de Convention de Paris issu des délibérations de la Conférence de 1929 et que, d'autre part, les divergences relevées entre la Convention pan-américaine et la Convention de Paris ne portent nullement sur les principes généraux.

On peut en outre affirmer que la Convention ibéro-américaine, qui n'entrera vraisemblablement pas en vigueur, n'aurait jamais été élaborée si la Convention de Paris avait pu être révisée plus rapidement.

Quant à la Convention pan-américaine, justifiée à notre avis par la situation politique particulière du continent américain, elle pourra fort bien subsister, en marge de la Convention du 13 octobre 1919 devenue universelle, puisque celle-ci a fort sagement prévu, dans son article 36, l'existence d'accords spéciaux relatifs à tous objets d'intérêt commun concernant la navigation aérienne.

Nous estimons, en effet, que des accords régionaux, groupant des États géographiquement, économiquement ou politiquement rapprochés, se multiplieront dans l'avenir dans le cadre général de la Convention : déjà les États de l'Europe centrale et occidentale, contractants et non contractants, liés par des arrangements aériens particuliers, se rassemblent périodiquement en des conférences où sont traités les multiples problèmes pratiques les intéressant spécialement, un groupe méditerranéen est en formation, des groupes scandinaves, balkaniques, extrême-orientaux se créeront sans doute, le groupe pan-américain devait évidemment surgir le premier. Ces cristallisations sont normales et nullement inquiétantes si l'unité du droit aérien et de la réglementation internationale est assurée par l'universalisation de la Convention.

Nous sommes convaincu qu'elle se poursuivra progressivement.

Dès l'entrée en vigueur, dans un avenir sûrement très proche, du Protocole de révision du 15 juin 1929, la plupart des États ayant participé à son élaboration adhéreront à la Convention.

L'accession de l'Allemagne dépendra, encore pour un certain temps peut-être, de considérations étrangères à la Convention, puisqu'elle considère que les mesures prises par les États ex-alliés pour assurer l'exécution des clauses militaires des traités de paix ont pour effet de la priver, dans le domaine de l'aviation civile, de certaines des prérogatives attachées à la souveraineté des États, mais nous ne pensons pas qu'elle doive observer longtemps cette attitude et nous sommes, au contraire, porté à croire que le Gouvernement allemand tiendra, dès la mise en vigueur des amendements à la Convention votés sur son initiative, à venir occuper, parmi les États contractants, la place à laquelle le perfectionnement de sa technique aéronautique lui donne droit.

Il serait plus osé de préjuger de la politique aérienne qu'adoptera dans l'avenir le Gouvernement soviétique, mais l'essor qu'il a voulu donner à l'aviation, les importants crédits qu'il a consacrés à l'intensification de sa propagande nationale en faveur de la navigation aérienne, la nécessité où il se trouvera, lorsqu'il reprendra des relations normales avec le monde extérieur, de développer le trafic aérien, plus nécessaire que partout ailleurs sur son immense territoire assez démuní d'autres moyens de communications, nous incitent à penser qu'il ne se cantonnera pas toujours dans son actuel isolement.

Pour ce qui est du Gouvernement américain, signataire de la Convention de 1919 qu'il s'est abstenu de ratifier, on

peut estimer qu'il n'a pas eu jusqu'ici d'impérieuses raisons d'établir avec les États européens, dans le domaine de l'aéronautique, une liaison non conforme à la politique générale qu'il a suivie depuis dix ans. Sa situation géographique entre deux immenses océans lui a permis de se contenter tout d'abord des accords particuliers conclus avec le Canada et le Mexique. Tant que son expansion aérienne ne visera à s'étendre qu'en Amérique du Sud, la Convention pan-américaine pourra lui suffire encore. Mais il découvrira l'utilité de la Convention générale lorsque les progrès techniques réalisés permettront d'établir des services aériens transocéaniques réguliers : à ce moment, mais sans doute alors seulement, la Convention pan-américaine passera au rang, qui est véritablement le sien, d'accord continental, vaste certes, comme les Amériques, mais non mondial, et les États-Unis viendront occuper la grande place qui leur revient dans la Convention du 13 octobre 1919, promue de ce fait au rang d'accord universel.

Pour nous, l'extension de la Convention, progressive, lente peut-être, mais complète, n'est plus maintenant qu'une question de temps.

VU : *Le Président de la thèse,*

A. DE LAPRADELLE.

VU : *Le Doyen de la Faculté,*

BERTHÉLEMY.

VU ET PERMIS D'IMPRIMER :

Le Recteur de l'Académie de Paris,

CHARLÉTY.

BIBLIOGRAPHIE

A. — Publications consacrées au droit aérien.

Le droit aérien (anciennement *Revue juridique internationale de la locomotion aérienne*).

Zeitschrift für das gesamte Luftrecht.

Il diritto aeronautico.

Journal of Air Law (Chicago).

B. — Ouvrages de droit public international aérien.

1901. FAUCHILLE (P.). *Le domaine aérien et le régime juridique des aérostats* (*Revue générale de droit international public*, t. VIII, 1901).

1910. — *La circulation aérienne et les droits des États en temps de paix* (*Id.*, t. XVII, 1910).

1911. BLACHÈRE. *L'air, voie de communication, et le droit* (Larose et Tenin, Paris, 1911).

1913. ROLLAND (L.). *L'accord franco-allemand du 26 juillet 1913 relatif à la navigation aérienne* (*Revue générale de droit international public*, t. XX, 1913).

1919. PITTARD (E.). *Principes d'une législation fédérale sur la circulation aérienne* (Helbing et Lichtenhahn, Bâle, 1919).

1920. AMBROSINI (A.). *Problemi fondamentali della legislazione dell'aria* (Panetto et Petrelli, Spoleto, 1920).
1920. — *Diritto aereo* (Arti Grafiche Castiglia, Palermo, 1920).
1923. MACHADO. *Legislacion internacional del aire* (El siglio XX, La Havane, 1923).
1924. COGLIOLO (P.). *L'aria libera e il diritto dello Stato sull'aria* (Diritto italiano, avril 1924).
1924. GARNER (J. W.). *La réglementation internationale de la navigation aérienne en temps de paix* (Weissenbruch, Bruxelles, 1924).
1924. JACUZIO (R.). *Le nuove norme di diritto pubblico sulla navigazione aerea* (Rivista di diritto pubblico, 1924).
1925. CACOPARDO (S.). *La questione delle « Zone vietate »* (Il diritto aeronautico, n° 2, 1925).
1926. — *Intesi della legislazione aeronautica internazionale* (Il diritto aeronautico, n° 2-3, 1926).
1926. LAPRADELLE (A. de). *La loi internationale de l'air* (Europe nouvelle, 31 juill. 1926).
1926. LEE (Frédéric). *The Air Commerce Act* (American Bar Association Journal, juin 1926).
1926. SCHLEICHER (R.). *Das internationale Recht des Luftverkehrs* (Schiffahrt Jahrbuch, Hambourg, 1926).
1927. COGLIOLO (P.). *Codice aeronautico* (Urico Hoepli, Milano, 1927).
1927. VISSCHER (Fernand de). *Le droit international et la navigation aérienne en temps de paix* (Revue de droit international et de législation comparée, Bruxelles, 1927).
1927. WEGERDT (A.). *Luftrecht* (Gebrüder Radetzki, Berlin, 1927).
1928. AMBROSINI (A.). *Diritto aeronautico* (Stampaolesi, Rome, 1928).

1928. BUSSE (R.). *Luftrecht* (W. de Gruyter, Berlin, 1928).
1928. KAFTAL (A.). *Souveraineté et aéronautique*, 1928.
1928. POLLOG. *Weltluftverkehr* (*Weltwirtschaftliches Archiv*, 1928, t. XXVII).
1928. STEGEN (Jacques van der). *Conflit des souverainetés en droit aérien* (*Belgique judiciaire*, Bruxelles, 1928, n° 9 et 10).
1928. WEGERDT (A.). *Die Gestaltung des internationalen Luftrechts* (*Zeitschrift für Flugtechnik und Motorluftschiffahrt*, 7 oct. 1928).
1929. ALVAREZ (A.). *Rapport sur la codification du droit international présenté à l'Institut de droit international, Session de New-York, 1929.*
1929. HENRY-COÜANNIER (A.). *Les éléments créateurs du droit aérien* (*Per orbem*, Paris, 1929).

**C. — Ouvrages sur la Convention aérienne
du 13 octobre 1919.**

1920. BUZZATI (G.). *L'aeronavigazione alla conferenza di Parigi 1919* (*Le vie d'Italia*, 1920).
1920. KÜHN (Arthur). *International aerial navigation and the Peace conference* (*American Journal of International Law*, 1920).
1920. LYCKLAMA A NIJEHOLT (Jenny). *Comments on the aerial navigation convention 1919* (Sweet and Maxwell, Londres, 1920).
1922. AMBROSINI (Antonio). *Classificazione delle aeromobili secondo la convenzione di Parigi del 1919* (Unione Arti Grafiche. Citta di Castello, 1922).
1923. HENRY-COÜANNIER (A.). *Examen de principe de la Convention internationale portant réglementation de la navigation aérienne du 13 octobre 1919* (*Per orbem*, Paris, 1923).
1924. CACOPARDO MELITA (S.). *L'unificazione del diritto aeronautico e la convenzione del 13 ottobre 1919* (*Il diritto aeronautico*, n° 5, 1924).

1924. GIANNINI (A.). *La convenzione di Parigi per il regolamento della navigazione aerea* (Rome, 1924).
1927. COGLIOLO (P.). *Codice aeronautico* (Ulrico Hoepli, Milano, 1927).
1927. GARCIA (G.). *Derecho aereo* (*La Nacion*, 6 avr. 1927).
1927. GIANNINI (A.). *La convenzione ibero-americana per la navigazione aerea* (U. S. I. L. A., Rome, 1927).
1928. FONSECA HERMES JUNIOR (J. S. da). *O Brasil e a Convenção Internacional de Navegação Aerea* (*Aeronautica*, n° 18, 1928).
1928. WEGERDT (A.). *L'Allemagne et la Convention aérienne de Paris du 13 octobre 1919* (*Zeitschrift für das gesamte Luftrecht*, vol. II, n° 1. Traduction en français dans *Le droit aérien*, 1929).
1929. CACOPARDO MELITA (S.). *L'unione internazionale aeronautica* (U. S. I. L. A., Rome, 1929).
-

ANNEXE A

CONGRÈS JURIDIQUE INTERNATIONAL POUR LA RÉGLEMENTATION DE LA LOCOMOTION AÉRIENNE

(Vérone, juin 1910.)

Vœux adoptés.

1° Que chaque aéronef ait une nationalité dont il porte les preuves et que le critérium de détermination de la nationalité soit le même pour tous les États.

2° Que l'atterrissage ne puisse se faire, sous réserve d'indemnité pour les dommages causés sur les propriétés privées, que dans le cas de nécessité, sans que l'on puisse faire obstacle à l'atterrissage, la nécessité étant présumée jusqu'à la preuve contraire.

3° Que l'atmosphère dominant le territoire et la mer territoriale soit considérée comme une atmosphère territoriale assujettie à la souveraineté de l'État et que l'atmosphère dominant les territoires inoccupés et la mer libre soit considérée comme libre.

4° Que, dans l'espace territorial, le passage et la circulation des aéronefs soient libres, sauf les règles de police nécessaire à la protection des intérêts publics et privés, et le régime juridique inhérent à la nationalité des aéronefs.

5° Que les règles de la circulation des aéronefs dans l'espace libre soient établies par accords internationaux.

ANNEXE B

CONFÉRENCE INTERNATIONALE DE NAVIGATION AÉRIENNE

(Paris, 18 mai-29 juin 1910.)

Projet d'une convention internationale relative à la navigation aérienne.

CHAPITRE PREMIER

De la nationalité des aéronefs et de leur immatriculation.

ARTICLE PREMIER. — Les aéronefs comprennent : les ballons libres, les ballons dirigeables et les appareils d'aviation.

ART. 2. — Un aéronef n'est régi par la présente Convention que s'il possède la nationalité d'un État contractant.

Aucun des États contractants n'admettra la circulation au-dessus de son territoire d'un ballon libre ou d'un ballon dirigeable qui ne répondrait pas à cette condition, sauf la possibilité d'accorder une autorisation spéciale et temporaire.

ART. 3. — Pour la détermination de la nationalité des aéronefs, la législation de chaque État contractant s'attachera, soit à la nationalité de leur propriétaire, soit au domicile du propriétaire sur son territoire; l'État peut d'ailleurs exiger que son national soit en même temps domicilié sur son territoire ou encore admettre les étrangers domiciliés aussi bien que les nationaux.

Si l'aéronef appartient à une société anonyme ou par actions, il ne pourra lui être conféré que la nationalité de l'État sur le territoire duquel la société a son siège social.

Dans le cas où l'aéronef appartient à plusieurs propriétaires, la quote-part des copropriétaires qui sont nationaux de l'État ou qui sont domiciliés sur le territoire de cet État doit être au moins des deux tiers.

ART. 4. — Tant que l'aéronef possédera, conformément à l'article 3, la nationalité de l'un des États contractants, aucun des autres États ne pourra lui conférer la sienne.

ART. 5. — Un aéronef perdra sa nationalité lorsque les conditions moyennant lesquelles elle lui a été conférée cesseront d'exister.

ART. 6. — L'État qui confère sa nationalité à un aéronef le fera inscrire sur un registre matricule.

Dans le cas où l'aéronef a son port d'attache sur le territoire d'un autre État contractant, cet État sera immédiatement avisé de l'inscription.

ART. 7. — L'inscription sur le registre-matricule contiendra une description de l'aéronef et indiquera le numéro ou autre marque d'identification donné à l'appareil par le constructeur, la marque nationale prévue à l'annexe A, le numéro d'immatriculation, le port d'attache, le nom, la nationalité et le domicile du propriétaire et la date de l'inscription.

ART. 8. — En vertu de l'inscription de l'aéronef, il sera délivré un certificat de nationalité consistant dans un extrait du registre-matricule et reproduisant les mentions exigées par l'article précédent.

ART. 9. — Les États contractants échangeront entre eux chaque année, au mois de janvier, des copies des inscriptions qui auront été effectuées dans leur registre-matricule durant l'année précédente.

Chaque État sera tenu, sur la demande d'un autre État contractant, de faire connaître le plus tôt possible les noms du propriétaire et du pilote d'un aéronef de sa nationalité qui aurait pénétré dans l'espace aérien de l'autre État.

ART. 10. — Pour circuler au-dessus du territoire de l'un des États contractants, les aéronefs devront porter la marque de leur nationalité et leur numéro d'immatriculation dans les conditions réglées par l'annexe A.

En outre, ils porteront, rivée à la nacelle ou au châssis, une plaque indiquant le nom et le domicile du propriétaire, et reproduisant la marque de nationalité et le numéro d'immatriculation apposés sur le corps de l'aéronef.

CHAPITRE II

Des certificats de navigabilité et des brevets d'aptitude.

ART. 11. — L'aéronef devra être muni d'un certificat de navigabilité délivré ou rendu exécutoire par l'État dont il possède la nationalité.

ART. 12. — Le certificat de navigabilité ne sera délivré qu'après des essais jugés suffisants et effectués devant une autorité publique d'un État contractant ou devant une association aéronautique habilitée par celui-ci. Toutefois les essais préalables de navigabilité pourront ne pas être exigés

pour les ballons libres, non plus que pour les appareils d'aviation d'un type dont la navigabilité aura déjà été dûment constatée.

Des visites périodiques ou non périodiques devront être effectuées par l'autorité publique ou par des associations dûment habilitées, à l'effet de vérifier l'état de navigabilité des aéronefs. Ces visites seront mentionnées sur le certificat.

ART. 13. — Le certificat de navigabilité contiendra les indications suivantes : nom ou raison sociale et domicile du constructeur ; lieu et année de la fabrication ; numéro ou autre marque d'identification donné à l'appareil par le constructeur ; photographie des ballons dirigeables et des appareils d'aviation ; caractéristiques de l'aéronef conformément aux prescriptions de l'annexe B.

Si l'une des caractéristiques spécifiées dans le certificat de navigabilité est modifiée, ce certificat cessera d'être valable.

ART. 14. — Le pilote, le chef mécanicien et les personnes appelées à les remplacer devront être pourvus de brevets d'aptitude délivrés ou rendus exécutoires par l'État dont l'aéronef possède la nationalité.

En cas d'urgence, le pilote pourra choisir, pour le remplacer ou pour remplir les fonctions de chef mécanicien, des personnes pourvues de brevets délivrés ou rendus exécutoires par un autre État contractant.

ART. 15. — Des brevets différents seront délivrés pour la conduite d'un ballon libre, d'un ballon dirigeable ou d'un appareil d'aviation, et le brevet délivré pour une catégorie d'aéronefs n'habilitera pas à conduire un appareil d'une autre catégorie.

Ces brevets ne seront délivrés qu'après des examens théoriques et pratiques ayant établi l'aptitude des conducteurs et mécaniciens, et passés devant une autorité publique d'un État contractant ou devant une association aéronautique habilitée par celui-ci.

ART. 16. — Les brevets ne pourront être accordés qu'à des personnes âgées de dix-huit ans au moins et de bonne moralité. Ils contiendront les nom, prénoms et signalement du titulaire, ainsi que sa photographie et sa signature.

ART. 17. — Un État contractant ne peut rendre exécutoire que le certificat ou le brevet qui a été délivré par un autre État contractant.

ART. 18. — Les certificats de navigabilité et brevets d'aptitude délivrés ou rendus exécutoires par l'État national de l'aéronef seront reconnus valables par les autres États, à moins qu'il soit évident que les conditions dans lesquelles ils ont été délivrés d'après les règles ci-dessus ne sont plus remplies.

Chaque État a le droit de ne pas reconnaître, pour la circulation dans les limites et au-dessus de son propre territoire, le certificat de navigabilité et

le brevet d'aptitude conférés à un de ses ressortissants par un autre État contractant.

Le refus de reconnaissance sera notifié immédiatement à l'État qui a délivré le certificat ou le brevet.

CHAPITRE III

Admission de la navigation aérienne dans les limites ou au-dessus d'un territoire étranger.

ART. 19. —(1).

ART. 20. —(1).

ART. 21. — Chaque État contractant aura faculté de réserver le transport professionnel de personnes et de marchandises, ayant lieu entre deux points de son territoire, aux aéronefs nationaux seuls ou aux aéronefs de certains États contractants ou de soumettre cette navigation à des restrictions spéciales.

L'établissement de lignes internationales de communications aériennes dépendra de l'assentiment des États intéressés.

ART. 22. — Si un État contractant établit des restrictions de la nature de celles qui sont visées à l'article 18, alinéa 1, ses aéronefs pourront être l'objet de mesures analogues de la part de tout autre État contractant.

ART. 23. — Les restrictions et les réserves prévues aux articles 19, 20, 21 et 22 seront immédiatement publiées et notifiées aux gouvernements intéressés.

Les zones interdites seront désignées avec une précision suffisante pour qu'elles puissent être inscrites sur des cartes aéronautiques à l'échelle de 1/500.000^e au moins; les États contractants seront tenus de se communiquer ces cartes.

ART. 24. — Tout aéronef qui s'engage au-dessus d'une zone interdite, sera tenu, dès qu'il s'en apercevra, de donner le signal de détresse prévu à l'article 16 de l'annexe C et d'atterrir le plus tôt possible; il devra également atterrir dès qu'il y sera invité par un avertissement donné de terre. Chaque État notifiera les signaux d'avertissement qu'il aura adoptés.

CHAPITRE IV

Des règles à observer lors du départ, de l'atterrissage et en cours de route.

ART. 25. — Les aéronefs devront avoir pour circuler les certificats de nationalité et de navigabilité et les brevets du personnel obligé d'en être muni. Il sera de plus tenu un livre de bord.

(1) En blanc dans le Projet.

ART. 26. — Le livre de bord devra contenir les indications suivantes : la catégorie à laquelle appartient l'aéronef, sa marque de nationalité, le lieu et le numéro de son immatriculation, le nom, la nationalité, la profession et le domicile du propriétaire.

Pour chaque ascension seront portés sur le livre de bord :

Le nom, la nationalité, le domicile du pilote et des hommes d'équipage, ainsi que les nom, profession, nationalité et domicile des voyageurs ;

L'indication de la marche suivie, en plan et en altitude, toutes les fois que les circonstances le permettront : la marche en plan sera indiquée sur une carte et la marche en altitude, pour les ballons libres et les ballons dirigeables, le sera à l'aide d'un barographe qu'ils seront tenus d'avoir à bord ;

L'indication de tous les événements intéressants, notamment des escales, des aéronefs rencontrés en cours de route, ainsi que des accidents survenus à l'aéronef, à l'équipage et aux autres voyageurs.

Les mentions ci-dessus énumérées seront portées sur le livre du bord, autant que possible, au cours de l'ascension ou, en cas d'empêchement, après l'ascension et dans un délai maximum de 12 heures.

ART. 27. — Chaque État demeure libre de régler les conditions dans lesquelles devra être tenu le livre de bord pour les appareils d'aviation en tant qu'ils circulent exclusivement sur son territoire.

ART. 28. — Le livre de bord devra être conservé pendant deux ans après la dernière inscription et être représenté à toute réquisition de l'autorité publique.

ART. 29. — Les autorités du pays auront dans tous les cas la faculté de visiter l'aéronef au départ et à l'atterrissage et d'exercer dans l'atmosphère au-dessus du territoire un droit de police et de surveillance douanière.

Chaque État pourra prescrire que, dans le cas où un aéronef d'un autre État contractant atterrit sur son territoire, l'autorité de police ou de douane de la localité la plus voisine en soit immédiatement avisée.

Le personnel du bord devra se conformer strictement aux règlements de police et aux dispositions de la législation douanière en vigueur dans le pays.

ART. 30. — Chaque État s'engage à prescrire l'observation par tous les aéronefs dans les limites ou au-dessus de son territoire et par ses aéronefs dans les limites ou au-dessus d'un autre État contractant, des règles contenues dans le « *Règlement de la circulation aérienne* » annexé à la présente Convention (annexe C) et à en punir l'inobservation.

ART. 31. — Les États contractants seront tenus d'ordonner à leurs autorités de prêter aux aéronefs, en cas d'atterrissage ou en cas de détresse, l'assistance nécessaire.

Ils instruiront aussi les populations, ainsi que leurs navires et aéronefs, des mesures à prendre pour porter secours à un aéronef en détresse.

ART. 32. — Celui qui a trouvé une épave d'aéronef devra en faire la déclaration à l'autorité municipale de la localité voisine ou du premier port où il abordera. L'épave, si elle peut être identifiée, sera restituée à son propriétaire, qui, s'il n'abandonne pas l'épave, remboursera ses frais au sauveteur et lui paiera une rémunération de 5 0/0 de la valeur de l'épave; dans le cas où l'épave ne pourrait pas être identifiée l'autorité compétente procédera suivant sa propre législation.

CHAPITRE V

Des douanes et transports.

ART. 33. — Les aéronefs atterrissant en pays étranger et destinés à être réexportés bénéficieront, ainsi que leur équipement, de l'exemption des droits de douane moyennant l'accomplissement des formalités exigées à cet effet dans chaque pays, telles que celles de l'acquit-à-caution, de l'admission temporaire, de la consignation des droits ou du triptyque.

Les approvisionnements et les matières destinés au fonctionnement des appareils bénéficieront des tolérances en usage dans les États contractants.

Les bagages et objets personnels des aéronautes ou des passagers embarqués à bord d'un aéronef seront, lors de l'atterrissage en pays étranger, soumis au même traitement que les objets de même nature que les voyageurs ou passagers importent par les frontières de terre ou de mer.

ART. 34. — Le transport des marchandises par la voie aérienne ne peut avoir lieu qu'en vertu de conventions particulières entre les États intéressés ou des dispositions de leur propre législation.

ART. 35. — Le transport par aéronefs des explosifs, des armes et munitions de guerre, ainsi que des pigeons voyageurs et autres oiseaux messagers, est interdit dans la circulation internationale.

ART. 36. — Chaque État pourra interdire ou régler le transport ou l'usage des appareils de photographie au-dessus de son territoire. Il pourra faire développer les clichés se trouvant à bord d'un aéronef étranger qui atterrit chez lui, et, au besoin, saisir les appareils et les clichés.

ART. 37. — Le transport des objets autres que ceux qui sont mentionnés dans les articles 34, 35 et 36 pourra être soumis à des restrictions, pourvu que ces restrictions s'appliquent d'une manière générale aux aéronefs étrangers; il est toutefois entendu que, pour des considérations personnelles indépendantes de la nationalité, un État pourra dispenser un aéronef de l'une de ces restrictions.

ART. 38. — Chaque État a la faculté d'autoriser les aéronefs dans les limites et au-dessus de son territoire à avoir à bord un appareil radiotélégraphique. Cet appareil ne peut, sans permission spéciale, être utilisé que pour la sécurité de l'aéronef.

ART. 39. — Les prescriptions édictées en vertu des articles 34, 36, 37 et les autorisations générales accordées en vertu de l'article 38 seront immédiatement publiées et notifiées aux autres États contractants.

CHAPITRE VI

Des aéronefs publics.

ART. 40. — Sont considérés comme aéronefs publics les aéronefs affectés au service d'un État contractant et se trouvant sous les ordres d'un fonctionnaire, dûment commissionné de cet État.

Les dispositions de la présente Convention seront appliquées aux aéronefs publics, à l'exception des dispositions des articles 1 à 5, 11 à 18 et 38.

Les aéronefs publics peuvent avoir à bord un appareil radiotélégraphique mais ne peuvent, sauf permission spéciale, s'en servir que pour la sécurité de l'aéronef.

ART. 41. — Sont considérés comme aéronefs militaires les aéronefs publics se trouvant au service militaire, lorsqu'ils sont placés sous les ordres d'un commandant portant l'uniforme et qu'ils ont à bord un certificat établissant leur caractère militaire.

En dehors des dispositions déjà écartées pour les aéronefs publics par l'article 40, alinéa 2, les dispositions des articles 6 à 10, 35 et 37 ne s'appliquent pas aux aéronefs militaires.

Les aéronefs militaires sont soumis aux dispositions spéciales des articles 43 à 46.

ART. 42. — Les aéronefs militaires porteront comme seule marque nationale le signe de souveraineté de leur État. Chaque État contractant notifiera aux autres États les signes de souveraineté dont il fera usage.

ART. 43. — Dans le cas où des avis doivent être donnés par le commandant de l'aéronef militaire, ce commandant avertira l'autorité compétente du pays; si celle-ci n'est pas une autorité militaire, elle prévendra sans délai une telle autorité.

ART. 44. — Le départ et l'atterrissage des aéronefs militaires d'un État contractant dans le territoire d'un autre État ne seront admis qu'avec l'autorisation de ce dernier.

De même chaque État contractant est libre d'interdire ou de régler, suivant ses intérêts, le passage au-dessus de son territoire des aéronefs militaires des autres États contractants.

ART. 45. — Toutefois, le séjour exigé par la nécessité ne pourra être refusé aux aéronefs militaires d'un État contractant.

Un aéronef militaire qui, dans un tel cas de nécessité, se verrait au-dessus d'un territoire étranger, donnera le signal de détresse prévu à l'article 16 de l'annexe C et opérera l'atterrissage aussitôt que faire se pourra.

Immédiatement après l'atterrissage, le commandant de l'aéronef avertira l'autorité compétente du pays, telle qu'elle est déterminée par l'article 43. L'autorité militaire procédera à la vérification et statuera sur le cas de nécessité.

ART. 46. — Lorsque le séjour de l'aéronef militaire dans les limites et au-dessus du territoire d'un État étranger doit être considéré comme légitime, conformément aux articles 44 et 45, il jouira du privilège de l'exterritorialité.

L'exterritorialité appartiendra de même aux membres de l'équipage portant l'uniforme militaire, en tant qu'ils ne cessent pas de former un corps distinct ou qu'ils se trouvent dans l'exercice de leurs fonctions.

Les autorités du pays n'en conservent pas moins la faculté d'appliquer aux aéronefs militaires d'un autre État contractant comme à leurs équipages les mesures exigées soit pour garantir la sécurité de l'État ou un intérêt sanitaire, soit encore pour protéger des personnes ou des biens d'un péril imminent.

ART. 47. — Sont considérés comme aéronefs de police, les aéronefs publics se trouvant au service de la police, notamment de la sûreté publique, de la police sanitaire ou douanière.

Les dispositions des articles 41, 42, 44 et 45 seront appliquées par analogie aux aéronefs de police.

Le signe de souveraineté porté par les aéronefs de police sera différent de celui des aéronefs militaires. De plus, les fonctions attribuées d'après l'article 45, alinéa 3, aux autorités militaires, seront remplies, à l'égard des aéronefs de police, par les autorités civiles.

CHAPITRE VII

Dispositions finales.

ART. 48. — La présente Convention sera applicable à la navigation aérienne dans les limites et au-dessus du territoire ou des eaux territoriales des États contractants.

Seront soumis aux dispositions de la Convention, dans les termes de l'article 2, les aéronefs des ressortissants d'un État contractant, quel que soit le domicile de ces ressortissants, et les aéronefs des ressortissants d'un État même non contractant domiciliés sur le territoire d'un État contractant.

ART. 49. — La présente Convention ne porte pas atteinte à la liberté d'action des belligérants non plus qu'aux droits et devoirs des neutres.

ART. 50. — Il sera désigné dans chaque État un service central chargé de faire et de recevoir directement les communications prévues par la Convention.

ART. 51. — La présente Convention sera ratifiée aussitôt que possible.

Les ratifications seront déposées aux archives du ministère des Affaires étrangères de la République française.

Le premier dépôt de ratifications sera constaté par un procès-verbal signé par les représentants des États qui y prennent part et par le ministre des Affaires étrangères de la République française.

Les dépôts ultérieurs se feront au moyen d'une notification écrite adressée au Gouvernement français et accompagnée de l'instrument de ratification.

Copie certifiée conforme du procès-verbal relatif au premier dépôt de ratifications, des notifications mentionnées à l'alinéa précédent, ainsi que des instruments de ratification qui les accompagnent, sera immédiatement, par les soins du Gouvernement français et par la voie diplomatique, remise aux États qui ont signé la présente Convention ou qui y auront adhéré. Dans les cas visés à l'alinéa précédent, ledit Gouvernement fera connaître, en même temps, la date à laquelle il a reçu la notification.

ART. 52. — La présente Convention ne s'applique de plein droit qu'aux pays métropolitains des États contractants.

Si un État contractant en désire la mise en vigueur dans ses colonies, possessions ou protectorats, il déclarera son intention, soit expressément dans l'instrument de ratification ou dans l'acte d'adhésion (art. 53, alinéa 2), soit par une notification spéciale adressée par écrit au Gouvernement français, laquelle sera déposée dans les archives de ce gouvernement. Si l'État déclarant choisit ce dernier procédé, le Gouvernement français transmettra immédiatement à tous les autres États contractants copie certifiée conforme de la notification en indiquant la date à laquelle il l'a reçue.

ART. 53. — Les États non signataires pourront adhérer à la présente Convention, qu'ils aient été ou non représentés à la Conférence de Paris sur la navigation aérienne.

L'État qui désire adhérer notifie par écrit son intention au Gouvernement français en lui transmettant l'acte d'adhésion, qui sera déposé dans les archives dudit gouvernement. Cet acte portera, le cas échéant, indication de la lettre ou de la combinaison de lettres dont l'État adhérent se servira pour sa marque nationale et qui devra différer de celles qui sont comprises dans l'annexe A.

Le Gouvernement français transmettra immédiatement à tous les États signataires ou adhérents copie certifiée conforme de la notification ainsi que de l'acte d'adhésion, en indiquant la date à laquelle il a reçu la notification.

ART. 54. — La présente Convention produira effet, pour les États qui auront participé au premier dépôt de ratifications, soixante jours après la date du procès-verbal de ce dépôt et, pour les États qui la ratifieront ultérieurement ou qui y adhéreront, ainsi qu'à l'égard des colonies, possessions ou protectorats non mentionnés dans les instruments de ratification, soixante jours après que les notifications prévues dans l'article 51, alinéa 4, l'article 52, alinéa 2 et l'article 53, alinéa 2, auront été reçues par le Gouvernement français.

ART. 55. — S'il arrivait qu'un des États contractants voulût dénoncer la

présente Convention, la dénonciation sera notifiée par écrit au Gouvernement français, qui communiquera immédiatement copie certifiée conforme de la notification à tous les autres États en leur faisant savoir la date à laquelle il l'a reçue.

La dénonciation, qui ne pourra se faire qu'après un délai de trois ans et à partir de la date du premier dépôt des ratifications, produira ses effets à l'égard de l'État seul qui l'aura notifiée et un an après que la notification en sera parvenue au Gouvernement français.

Fait à Paris, le , en un seul exemplaire.

Annexe A

Marques de nationalité et d'immatriculation.

La marque de nationalité prévue à l'article 10 sera représentée par des lettres majuscules de caractères latins, indiquées ci-après :

Allemagne, D ; Autriche, A ; Belgique, B ; Bulgarie, BG ; Danemark, DM ; Espagne, E ; France, F ; Grande-Bretagne, GB ; Hongrie, H ; Italie, I ; Monaco, MC ; Pays-Bas, NL ; Portugal, P ; Roumanie, RM ; Russie, R ; Serbie, SB ; Suède, S ; Suisse, SS ; Turquie, T.

Les lettres et chiffres représentant la marque de nationalité et le numéro d'immatriculation devront être lisibles à la plus grande distance possible et avoir, dans tous les cas, une hauteur minima de 65 centimètres. Ces lettres et chiffres auront : en largeur les deux tiers et, en épaisseur du trait, le sixième de leur hauteur. Ils seront de couleur noire sur fond blanc et appliqués sur le fond même des aéronefs, à une place choisie de telle façon que ces signes distinctifs soient lisibles en marche.

Annexe B

Caractéristiques de l'aéronef.

(Art. 13 de la Convention.)

Pour les ballons libres :

- 1° Les dimensions constructives de l'enveloppe (diamètres, circonférences, volume);
- 2° Le diamètre de l'orifice d'appendice;
- 3° La nature de l'enveloppe;
- 4° Les dispositifs des orifices de manœuvre et de dégonflement;
- 5° Les dispositifs de suspension de la nacelle.

Pour les ballons dirigeables :

- 1° Pour l'enveloppe : son genre ou type ; sa nature, ses principales dimensions constructives ; son cloisonnement ;

Annexe B. — 222 —

- 2° Pour la nacelle : nombre, dimensions, position ;
- 3° Pour le moteur : type, nombre, puissance, alésage des cylindres, course des pistons ;
- 4° Pour les propulseurs : nature, nombre, emplacement ;
- 5° Pour les gouvernails de direction : dispositifs, nature, nombre, emplacements ;
- 6° Pour les gouvernails de profondeur : dispositifs, nature, nombre, emplacements ;
- 7° Pour l'empennage : dispositifs, nombre, emplacements.

Pour les appareils d'aviation :

- 1° Les genre et type de l'appareil ;
- 2° Appareils de sustentation : nombre, genre, dimensions par unité, surface totale, emplacement ;
- 3° Moteurs : comme pour les dirigeables ;
- 4° Propulseurs : comme pour les dirigeables ;
- 5° Gouvernails : comme pour les dirigeables ;
- 6° Empennage : comme pour les dirigeables ;
- 7° Dispositifs de lancement et d'atterrissage : nature et emplacement.

Annexe C

Règlement de la circulation aérienne.

(Art. 30 de la Convention.)

1. — RÈGLES CONCERNANT LES FEUX.

ARTICLE PREMIER. — Les règles concernant les feux doivent être observées par tous les temps, du coucher au lever du soleil, et, pendant cet intervalle, on ne doit montrer aucun autre feu pouvant être pris pour un des feux prescrits.

ART. 2. — *Feux que doivent porter les ballons dirigeables.*

Un ballon dirigeable faisant route, c'est-à-dire ayant une vitesse propre, doit porter :

a) A l'avant un feu « *blanc* » brillant disposé de manière à montrer une lumière ininterrompue sur tout le parcours d'un arc horizontal de 220°, soit 110° de chaque côté de l'aéronef à partir de l'avant.

b) A droite un feu « *vert* » établi de manière à projeter une lumière ininterrompue sur tout le parcours d'un arc horizontal de 110°, c'est-à-dire depuis l'avant jusqu'à 20° sur l'arrière du travers, côté droit.

c) A gauche, un feu « *rouge* », établi de manière à projeter une lumière ininterrompue sur tout le parcours d'un arc horizontal de 110°, c'est-à-dire depuis l'avant jusqu'à 20° sur l'arrière du travers, côté gauche.

d) Les trois feux, « *blanc* », « *vert* » et « *rouge* », devront être visibles dans chaque plan vertical correspondant à leurs zones respectives dans toute

direction comprise entre la verticale, *vers le bas*, et une ligne se rapprochant autant que possible de la verticale et faisant un angle *d'au moins* 30° avec l'horizontale, *vers le haut*.

e) Les feux de côté, *vert* et *rouge*, devront être munis d'écrans disposés de telle sorte que leur lumière ne puisse être aperçue du côté opposé.

f) Le feu *blanc* doit être visible à une distance d'au moins 4 kilomètres, les feux *vert* et *rouge* à une distance d'au moins 2 kilomètres, par nuit noire et atmosphère pure.

g) Un ballon dirigeable devra en outre avoir les moyens de montrer occasionnellement un feu blanc derrière, s'il est rattrapé par un autre aéronef.

ART. 3. — *Feux des appareils d'aviation.*

Les règles relatives aux feux sont applicables, en principe, aux appareils d'aviation. Toutefois, par une mesure de tolérance temporaire, ils ne sont astreints qu'à porter un seul fanal, disposé de manière à montrer un feu *vert* à droite et un feu *rouge* à gauche.

Les angles de visibilité, dans le plan horizontal, doivent être ceux prévus pour les ballons dirigeables. En ce qui concerne les angles de visibilité dans le plan vertical et le minimum de visibilité des feux, il est simplement recommandé de se rapprocher autant que possible des règles qui ont été prescrites pour les ballons dirigeables.

ART. 4. — *Feux des ballons libres.*

Les ballons libres doivent avoir, prêt à servir, un fanal à feu blanc et le montrer à l'approche d'un autre aéronef.

2. — SIGNAUX PHONIQUES.

ART. 5. — *a)* Par des temps de brouillard, de brume, de bruine, de neige ou pendant les forts grains de pluie, les ballons dirigeables doivent, tant de jour que de nuit, faire usage de signaux phoniques puissants discontinus.

b) Dans les mêmes conditions, les ballons libres devront faire usage de signaux analogues lorsqu'ils seront dans le voisinage d'aéronefs à moteur.

c) Les règles ci-dessus ne sont applicables aux appareils d'aviation que dans la mesure du possible.

3. — RÈGLES DE ROUTE ET DE MANŒUVRE.

ART. 6. — Un aéronef à moteur doit toujours se tenir à une distance d'au moins 100 mètres de tout autre aéronef, dans toute direction horizontale, verticale ou oblique.

ART. 7. — Les aéronefs à moteur doivent toujours s'écarter des ballons libres.

ART. 8. — Lorsque deux aéronefs à moteur font des routes qui se croisent de manière à faire craindre une collision, l'aéronef qui voit l'autre sur la droite de sa propre direction doit s'écarter de la route de cet autre aéronef.

Quand, d'après la règle ci-dessus, l'un des navires aériens doit changer sa route, l'autre doit conserver la sienne et maintenir sa vitesse.

ART. 9. — Tout aéronef à moteur qui est tenu, d'après ces règles, de s'écarter de la route d'un autre aéronef, doit, si les circonstances de la rencontre le permettent, éviter de couper la route de l'autre aéronef sur l'avant de celui-ci.

ART. 10. — Lorsque deux aéronefs à moteur ont le cap l'un sur l'autre ou presque l'un sur l'autre, en suivant des directions opposées ou à peu près opposées, à des altitudes peu différentes, de manière à faire craindre une collision, chacun d'eux doit venir sur la droite de sa propre direction, de manière à laisser l'autre sur sa gauche.

ART. 11. — Quelles que soient les prescriptions des articles qui précèdent, tout aéronef à moteur qui en rattrape un autre doit s'écarter de la route de ce dernier.

Doit être considéré comme aéronef qui en rattrape un autre tout aéronef qui se rapproche d'un autre en venant d'une direction de plus de 20° sur l'arrière du travers de ce dernier, c'est-à-dire se trouvant dans une position telle, par rapport à l'aéronef rattrapé, qu'il ne pourrait, pendant la nuit, apercevoir aucun des feux de côté de celui-ci. Aucun changement ultérieur dans le relèvement des deux aéronefs ne pourra faire considérer l'aéronef qui rattrape l'autre comme *croisant* la route de ce dernier, au sens de l'article 8, et ne pourra l'affranchir de l'obligation de s'écarter de la route de l'aéronef rattrapé jusqu'à ce qu'il l'ait tout à fait dépassé.

ART. 12. — Toutes les fois que les règles précédentes ne précisent pas la manœuvre qui doit être faite, l'aéronef ou les aéronefs qui ont l'obligation de manœuvrer peuvent le faire aussi bien dans le sens vertical que dans le sens horizontal.

ART. 13. — *En cas de collision imminente*, les deux aéronefs doivent faire la meilleure manœuvre possible. En particulier, le plus élevé doit manœuvrer pour monter et l'autre pour descendre.

Lorsqu'ils sont au même niveau, en cas de croisement, celui des deux qui aperçoit l'autre sur la droite de sa propre direction doit manœuvrer pour monter et l'autre pour descendre.

ART. 14. — Lorsqu'un ballon dirigeable a stoppé volontairement, il doit montrer une boule noire très apparente ; il reste, dans ce cas, soumis aux mêmes règles que les aéronefs en marche.

S'il n'est plus maître de sa manœuvre pour cause d'avarie, il doit montrer deux boules noires très apparentes placées verticalement l'une au-dessus de l'autre. Dans ce cas, il est assimilable aux ballons libres.

La nuit, dans les deux cas, il ne montre que le feu blanc et est assimilable aux ballons libres.

4. — SIGNAUX D'ATERRISSAGE ET DE DÉTRESSE.

ART. 15. — Lorsqu'un ballon dirigeable se dispose à atterrir, il doit :

De jour, faire apparaître sous la nacelle un pavillon rouge de forme triangulaire.

De nuit, faire clignoter ou agiter un feu blanc, en maintenant allumés ses feux de côté.

ART. 16. — a) En cas de détresse, au-dessus des terres comme au-dessus de la mer, un ballon dirigeable doit, dans la mesure du possible :

De jour, faire apparaître sous la nacelle un pavillon rouge triangulaire et montrer les deux boules noires superposées prévues à l'article 14;

De nuit, faire agiter ou clignoter un feu blanc en éteignant ses feux de côté.

De jour comme de nuit, il peut en outre faire usage d'un signal phonique.

b) Un ballon libre en détresse doit :

De jour, montrer sous la nacelle un pavillon rouge triangulaire, et, *la nuit*, agiter un feu blanc. Il peut en outre, de jour, comme de nuit, faire usage d'un signal phonique.

VOEUX

LA CONFÉRENCE ÉMET EN OUTRE LES VŒUX SUIVANTS :

1° Que les gouvernements recherchent les moyens d'indiquer par des marques bien visibles certains points pouvant servir de repère aux aéronautes et qui seraient placés sur le sol ou sur des édifices tels que gares, stations de chemins de fer, etc.

2° Que les gouvernements signalent par des marques visibles et uniformes les lignes électriques à haute tension et les supports des câbles aériens et les portent sur des cartes aéronautiques de même échelle décimale dans tous les pays.

3° Que le règlement des communications radiotélégraphiques entre les aéronefs et la terre ou les navires ainsi que toutes les questions techniques et de comptabilité soient soumis à la prochaine conférence internationale de Londres sur la radiotélégraphie.

4° Que les gouvernements étudient la question de savoir s'il ne serait pas utile d'instituer un bureau international de la navigation aérienne et quelles attributions il conviendrait de lui conférer.

Fait à Paris, le juin 1910, en un seul exemplaire, dont une copie conforme sera délivrée à chacun des gouvernements signataires.

ANNEXE C

INSTITUT DE DROIT INTERNATIONAL

(Session de Madrid, 1911.)

Projet de convention sur le régime juridique des aérostats présenté par M. P. Fauchille.

PREMIÈRE PARTIE

Régime des aérostats en temps de paix.

CHAPITRE PREMIER

Des aérostats.

1. — ARTICLE PREMIER. — Les aérostats sont publics et privés. Les aérostats publics sont militaires ou civils.

Sont considérés comme aérostats militaires les aérostats affectés par l'État à un service militaire et placés sous le commandement d'un officier en uniforme de l'armée de terre ou de mer. Tous aérostats militaires doivent porter, attaché d'une manière visible à leur enveloppe, le signe distinctif de leur caractère.

Sont considérés comme aérostats publics civils les aérostats affectés à un service civil de l'État et se trouvant sous les ordres d'un fonctionnaire dûment commissionné. Ils porteront d'une manière apparente l'insigne de leur caractère.

2. — ART. 2. — Tout aérostat doit avoir une nationalité. La nationalité des aérostats publics est celle de l'État au service duquel ils sont affectés. Celle des aérostats privés est déterminée par celle de leur propriétaire.

3. — ART. 3. — Tout aérostat doit être immatriculé sur une liste dressée

par l'autorité publique de l'État dont il dépend ou du pays où réside son propriétaire.

L'immatriculation indiquera le nom et l'espèce de l'aérostat, le nom et l'adresse de son propriétaire.

La législation de chaque État fixe les lieux où les immatriculations doivent être faites et l'autorité qui en est chargée.

Les différents États échangeront entre eux les listes des aérostats inscrits.

4. — ART. 4. — Chaque aérostat doit avoir, rivée à sa nacelle, une plaque d'identité mentionnant le nom et la résidence du propriétaire, le nom du constructeur et le numéro de fabrication.

Il portera, d'autre part, de façon apparente, sur son enveloppe : 1° une lettre correspondant au pays où il a été inscrit ; 2° une lettre correspondant à la circonscription où il a été immatriculé ; 3° un chiffre reproduisant le numéro d'inscription sur la liste.

Si un aérostat n'a pas la nationalité du pays où il a été inscrit, il portera en outre la lettre du pays de sa nationalité.

Le pavillon national indiquera le caractère public des aérostats. Ce pavillon aura, pour les aérostats militaires, la forme d'une flamme.

CHAPITRE II

De la circulation des aérostats.

5. — ART. 5. — Pour être admis à circuler, tout aérostat privé doit avoir un permis de circulation indiquant sa nationalité et les dispositions essentielles de l'appareil.

Dans chaque État un règlement intérieur déterminera les conditions auxquelles seront délivrés, après un essai de navigabilité, les permis de circulation aérienne.

Le permis délivré dans un des États contractants sera valable dans les autres États.

A toute époque, le service compétent aura le droit de visiter les aérostats admis à circuler. Le permis de circulation sera retiré aux aérostats qui ne rempliraient plus les conditions requises.

6. — ART. 6. — Tout pilote d'un aérostat privé doit être muni d'un certificat délivré, après examen, par une autorité compétente.

Il y aura des certificats particuliers pour les ballons libres, pour les dirigeables et pour les appareils d'aviation.

Le certificat délivré pour une catégorie d'aérostats ne peut servir pour la conduite d'un appareil appartenant à une autre catégorie. Les différents certificats peuvent être délivrés à un même pilote.

Les conditions exigées pour obtenir le certificat de capacité doivent être au moins les suivantes : 1° être âgé de plus de 18 ans ; 2° avoir une bonne

vue; 3° n'avoir pas été condamné à des peines criminelles ou correctionnelles.

Les certificats délivrés dans un des pays contractants ont effet dans les autres pays.

Un étranger peut, comme un national, obtenir le certificat de capacité.

7. — ART. 7. — La circulation aérienne est libre. Néanmoins les États sous-jacents gardent les droits nécessaires à leur conservation, c'est-à-dire à leur propre sécurité et à celle des personnes et des biens de leurs habitants.

8. — ART. 8. — Pour sauvegarder leur droit de conservation, les États peuvent fermer à la circulation certaines régions de l'atmosphère. Ils ont notamment le droit d'interdire la navigation au-dessus ou aux alentours des ouvrages fortifiés.

Les parties de territoire au-dessus desquelles il est défendu de circuler seront déterminées par des marques visibles pour les aéronautes.

9. — ART. 9. — La circulation des aérostats est entièrement libre au-dessus de la pleine mer et des territoires sans maître.

10. — ART. 10. — Les aérostats de police ne peuvent franchir la frontière de leur pays qu'avec l'autorisation de l'État au-dessus duquel ils veulent circuler ou dans lequel ils se proposent d'atterrir.

11. — ART. 11. — Dans la circulation internationale, il est interdit de transporter, à bord des aérostats privés, des explosifs, des armes et des munitions de guerre. La même interdiction s'applique en principe aux appareils de photographie et de radiotélégraphie : cette interdiction peut être levée par les administrations des territoires au-dessus desquels circulent les aérostats.

12. — ART. 12. — Est, de même, interdit aux aérostats le transport de marchandises prohibées ou soumises à un monopole, ou même de marchandises comportant l'application de droits de douane élevés sous un faible volume et qui devront être déterminées limitativement.

13. — ART. 13. — Les actes passés à bord des aérostats publics et privés en quelque partie que ce soit de l'espace tombent sous la compétence des tribunaux de l'État auquel appartiennent les aérostats et sont jugés selon les lois de cet État.

Toutefois, les actes portant atteinte au droit de conservation de l'État sous-jacent, ou qui causent un dommage à son territoire ainsi qu'aux biens ou aux personnes de ses habitants, doivent être jugés par les tribunaux et selon les lois de l'État territorial.

14. — ART. 14. — En cas d'abordage survenu entre des aérostats de la même nationalité dans une partie quelconque de l'atmosphère, les tribunaux et les lois compétents pour apprécier et régler les responsabilités sont

ceux du pays de ces aérostats à l'exclusion de ceux de l'État sous-jacent. Lorsque les deux aérostats sont de nationalité différente, on suivra, pour décider laquelle des deux législations nationales est applicable, les mêmes règles qu'en cas d'abordage de deux navires étrangers en pleine mer.

15. — ART. 15. — Un règlement international, annexé à la présente Convention, qui entrera en application en même temps qu'elle et demeurera en vigueur jusqu'à ce qu'il ait été modifié d'un commun accord, déterminera les prescriptions particulières en vue de prévenir les collisions et de faciliter les communications entre les aérostats. On s'inspirera, pour établir ces prescriptions, de la pratique suivie pour la navigation maritime.

CHAPITRE III

Du départ et de l'atterrissage des aérostats.

16. — ART. 16. — Tout aérostat privé doit avoir à bord et présenter à toute réquisition : 1° le permis de circulation ; 2° le certificat de capacité du pilote ; 3° s'il transporte des marchandises, un manifeste établi dans les conditions prévues à l'article suivant ; 4° un livre de bord où seront inscrits les noms du pilote et des hommes d'équipage, les noms, professions et domiciles des voyageurs ainsi que les événements intéressants du voyage.

Le livre de bord est seul exigé des aérostats publics.

17. — ART. 17. — Nulle formalité n'est imposée aux aérostats qui quittent le territoire sans marchandises.

Au contraire, les aérostats chargés de marchandises doivent se munir d'un manifeste établi au lieu de leur chargement et visé par l'autorité fiscale compétente.

La police et les agents du fisc auront, dans tous les cas, la faculté de visiter les aérostats au départ.

18. — ART. 18. — Tout aérostat qui veut atterrir indiquera son intention par un signal spécial, déterminé au règlement annexé à la Convention.

19. — ART. 19. — Chaque État peut interdire l'atterrissage des aérostats dans certaines parties de son territoire, déterminées par des marques visibles pour les aéronautes.

Les aérostats transportant des marchandises ne peuvent atterrir qu'en des points désignés.

20. — ART. 20. — Les États ont le droit de défendre l'atterrissage, sur leur territoire, des aérostats venant d'un pays contaminé, dans les mêmes conditions qu'en ce qui concerne les véhicules terrestres et les navires.

21. — ART. 21. — Aussitôt après l'atterrissage d'un aérostat, le pilote doit en donner avis aux autorités de la localité la plus voisine. Celle-ci, après la vérification de l'identité de l'aérostat, l'examen du chargement et l'accomplissement des formalités prescrites par les lois fiscales, apposeront

leur visa sur le livre de bord. L'aérostat porteur de marchandises devra présenter son manifeste. Le personnel du bord doit se conformer aux dispositions de la législation douanière du pays d'atterrissage.

22. — ART. 22. — Les aérostats atterrissant en pays étranger et destinés à être réexportés bénéficieront, ainsi que leur équipement, du régime de l'acquit-à-caution ou de la consignation des droits.

23. — ART. 23. — Les aérostats et leurs divers agrès sont, dans le pays dont ils dépendent, par le service de la douane et au besoin des contributions indirectes, munis, suivant la nature des objets, d'un timbre à l'encre indélébile ou d'un plomb d'identité; et, ainsi estampillés et plombés, ils seront, au retour dans leur pays, réadmis en franchise. Les objets non marqués seront seuls soumis à l'acquittement des droits de douane.

24. — ART. 24. — Les actes passés à bord d'un aérostat privé tandis qu'il se trouve en contact avec le sol d'un État étranger tombent sous la compétence des tribunaux de cet État et sont jugés par les lois de celui-ci, à moins qu'il ne s'agisse de simples infractions à la discipline et aux devoirs professionnels de l'aéronaute; ceux accomplis à bord d'un aérostat public sont au contraire soustraits en principe à la juridiction et à la législation de l'État territorial.

25. — ART. 25 (ancien art. 24). — Les aérostats publics, en pays étranger, ont droit aux privilèges de l'exterritorialité.

26. — ART. 26 (ancien art. 25). — Les autorités des États contractants doivent, en cas d'atterrissage ou de détresse d'un aérostat, lui prêter aide et protection; elles doivent instruire la population des mesures nécessaires en pareil cas.

27. — ART. 27 (ancien art. 26). — Celui qui trouve, à terre ou en mer, une épave aérienne doit en faire la déclaration à l'autorité municipale de la localité voisine ou du premier port où il abordera, dans les vingt-quatre heures de l'invention ou de l'entrée au port.

L'épave, si elle peut être identifiée, sera restituée à son propriétaire, qui remboursera ses frais au sauveteur et lui paiera une rémunération de 5 0/0 de la valeur de l'épave. Au cas contraire, elle restera entre les mains de l'autorité; la législation intérieure de chaque État détermine le délai pendant lequel le propriétaire de l'épave peut utilement la réclamer.

28. — ART. 28 (ancien art. 27). — Sur la demande des intéressés, l'assistance d'un aérostat, dans les airs, à terre ou en mer, doit lui être fournie dans la mesure du possible. L'assistant devra recevoir le remboursement de ses dépenses et une rémunération convenable.

DEUXIÈME PARTIE

Régime des aérostats en temps de guerre.

.....

TROISIÈME PARTIE

Régime des aérostats captifs
et des aérostats libres non montés.

.....

ANNEXE D

INSTITUT DE DROIT INTERNATIONAL

(Session de Madrid, 1911.)

Textes votés sur le régime juridique des aérostats.

1. — TEMPS DE PAIX.

1. Les aéronefs se distinguent en aéronefs publics et en aéronefs privés.

2. Tout aéronef doit avoir une nationalité, et une seule. Cette nationalité sera celle du pays où l'aéronef aura été immatriculé. Chaque aéronef doit porter des marques spéciales de reconnaissance.

L'État auquel l'immatriculation est demandée, détermine à quelles personnes et sous quelles conditions il peut l'accorder, la suspendre ou la retirer.

L'État qui immatricule l'aéronef d'un propriétaire étranger ne saurait toutefois prétendre à la protection de cet aéronef, sur le territoire de l'État dont relève ce propriétaire, contre l'application des lois par lesquelles cet État aurait interdit à ses nationaux de faire immatriculer leurs aéronefs à l'étranger.

3. La circulation aérienne internationale est libre, sauf le droit pour les États sous-jacents de prendre certaines mesures, à déterminer, en vue de leur propre sécurité et de celle des personnes et des biens de leurs habitants.

2. — TEMPS DE GUERRE.

1. La guerre aérienne est permise, mais à la condition de ne pas présenter pour les personnes ou les propriétés de la population pacifique de plus grands dangers que la guerre terrestre ou maritime.

ANNEXE E

FÉDÉRATION AÉRONAUTIQUE INTERNATIONALE

Commission du droit aéronautique.

Projet de traité réglementant la circulation aérienne internationale.

Rapport de M. Guillaume Desouches.

(21 juin 1913.)

La Commission internationale du droit aéronautique a l'honneur de soumettre à l'approbation des gouvernements des États représentés à la Fédération aéronautique internationale un projet de traité réglementant la circulation aérienne internationale.

Ce projet repose sur les trois principes, également intangibles, qui sont la base du droit aérien :

1° Le principe de la « souveraineté de l'État », qui, né du besoin de l'indépendance nationale, crée l'obligation de se précautionner et de se défendre, notamment par des mesures de sûreté et de sécurité nationales et individuelles.

2° Le principe de la « liberté de l'air », qui donne l'indépendance aux évolutions aériennes et assure l'impunité des infractions aux réglementations édictées toutes les fois qu'il est impossible d'identifier l'aéronef et qu'il n'y a pas atterrissage.

3° Le principe de la « libre circulation », qui, de nos jours, offre toutes facilités à l'individu, jouissant de tous ses droits, pour aller d'un pays à un autre, par le mode de locomotion et les voies qui lui conviennent, sans être tenu à l'accomplissement de formalités de police quelconques.

Afin de ne pas empiéter sur les prérogatives gouvernementales, par lesquelles s'exerce la souveraineté, le projet de la Commission a laissé à chaque État le soin de réglementer à sa convenance la circulation aérienne sur son propre territoire.

Mais il lui est apparu que le caractère international de l'air, qui ne peut être la propriété exclusive d'aucun État, même dans la partie qui s'élève au-dessus de son propre territoire, et où aucune police effective ne peut s'exercer, créait l'obligation de sanctionner cet état de choses par des mesures réglementaires communes.

Partant de ce double point de vue, le premier souci de la Commission a consisté à rendre obligatoires, dans chaque pays contractant, les formalités d'une immatriculation non seulement nationale, mais encore internationale, pour permettre d'identifier facilement les aéronefs; et conséquemment de poursuivre toutes contraventions aux règlements nationaux et internationaux.

Ensuite, la Commission a pensé qu'il fallait pour éviter tous accidents pouvant provenir du nouveau mode de locomotion, unifier les règles de circulation aérienne; à cette fin elle a adopté en les rendant pratiques, en les simplifiant et en les amalgamant, les dispositions du décret français, promulgué le 25 novembre 1911, et celles des diverses délégations.

Enfin, elle a estimé qu'une réglementation internationale de la circulation aérienne ne pouvait se dispenser de traiter la délicate question des douanes; elle a donc résolument abordé ce sujet, et elle pense avoir trouvé à cet important problème une solution pratique et efficace qui donne toutes les garanties aux intérêts fiscaux des États.

Le titre préliminaire du projet de traité soumis à l'approbation des divers États assure tout d'abord la réciprocité des dispositions prises aux sujets ou citoyens des États contractants, et conserve à chaque État la faculté de dénoncer le traité à toute époque, en ce qui le concerne, par respect et pour sa souveraine indépendance : c'est la proclamation du principe de la « souveraineté de l'État ».

Il définit ensuite le terme générique d'aéronef, qui comprend tout appareil d'aviation, ballon dirigeable et ballon libre.

Le titre I n'envisage pas seulement l'aéronef, qui n'est qu'un instrument, mais il vise tout particulièrement le pilote qui en est l'âme, la force agissante et responsable; il exige de ce pilote l'accomplissement de certaines formalités qui garantissent son aptitude et permettent l'identification de l'aéronef qu'il monte.

Le titre II impose des règles de circulation strictes et sévères; règles concernant les feux que les ballons libres doivent avoir; emploi de signaux phoniques pour les temps de brouillard, brume, bruine, neige ou grains de pluie; règles de route et de manœuvres; signaux d'atterrissage et de détresse; emploi du lest.

Les dispositions du titre III qui traite la question des douanes s'expliquent et se justifient par les considérations suivantes :

« L'air », l'atmosphère, doit être envisagé comme un océan immense, sans solution de continuité, au fond duquel reposent toutes les parties du monde et toutes les mers; il touche la terre en tous points : l'Europe, l'Asie, l'Afrique, l'Amérique, l'Océanie s'y trouvent immergées.

Il est impossible de limiter géographiquement, comme on borne une contrée, une nation, une île, une mer, un océan même.

Les ondes qui le traversent ne sauraient servir à en repérer certaines positions, pour les distinguer d'autres et en attribuer strictement la propriété à telle partie du monde, ou à telle nation.

La seule dimension calculable de l'océan aérien est son fond qui se trouve être la surface du globe terrestre.

Est-ce à dire que, par une fiction, certains États ne se croiront pas autorisés à attribuer une certaine nationalité à l'air ou à une portion de l'air qui se trouvera au-dessus de leurs territoires? Ce sera certainement une tendance première, mais la puissance muette et fatale des grands espaces démontrera vite et trop facilement, que ce n'est qu'une prétention illusoire.

De même qu'à l'exception de certaines mers, les océans maritimes ne peuvent, du fait seul de leurs dimensions, être la propriété d'un État quelconque, de même, et à plus forte raison, l'océan aérien se soustrait aux dominations : libre il est, libres sont, à l'égard des terriens, ceux qui naviguent dans ses molécules.

Il est évident qu'un État pourra toujours exercer une certaine surveillance sur la couche d'air qui s'étendra au-dessus de son territoire; mais au-delà d'une certaine altitude, toute surveillance devient vaine ou illusoire.

Aussi ne peut-on sérieusement défendre aux aéronefs de franchir les frontières, car cette défense serait sans aucune sanction vu l'impossibilité d'identifier dans la plupart des cas les aéronefs évoluant à grande altitude.

Il en résulte que la véritable surveillance des États sur les aéronefs ne s'exercera de façon vraiment pratique, en temps de paix qu'au moment de l'atterrissage, en temps de guerre que dans la limite d'une portée de projectiles spécialement rapides. Les bruits du moteur et du vent, la disposition des ailes et des gouvernails, l'attention enfin qu'il faut apporter dans la manœuvre d'un aéronef empêchent en effet, la plupart du temps, de percevoir les bruits et les signaux terrestres. Il est donc inadmissible qu'en temps de paix on puisse tirer sur des aéronefs en vol; ce serait un acte de barbarie contre lequel on ne saurait trop véhémentement protester. Le point où un aéronef étranger touche le sol constitue donc pour lui, dans ses rapports avec l'État où il atterrit, un véritable point frontière.

Or, on est encore accoutumé à considérer les frontières des États selon les tracés géographiques dressés d'un commun accord : cette notion doit, dès aujourd'hui, être considérée comme incomplète. La navigation aérienne révèle en effet, pour les aéronefs, l'existence d'une autre frontière, celle de la superficie du sol, la superficie du sol étant aux navires aériens ce que les côtes sont aux navires maritimes.

Cette constatation crée aux États de nouvelles obligations, notamment celle d'entretenir sur toute la surface de leurs territoires des agents fiscaux et des représentants de la force publique, un aéronef pouvant toujours atterrir en un lieu quelconque au moment le plus inattendu.

Ce sont là des obligations élémentaires auxquelles devront se plier les États, quelles que soient leurs conceptions de la navigation aérienne, et quelles que soient les dispositions de leurs règlements de police intérieure. Il faut, en effet, toujours prévoir qu'un aéronef peut se trouver dans la nécessité d'atterrir, et que cet atterrissage peut s'effectuer dans des conditions de temps et de lieu qui échappent à toutes prévisions ou volontés humaines.

Sans s'exagérer les conséquences de la révolution toute pacifique que crée l'essor humain à travers l'océan aérien, il faut, en ayant envisagé les effets et les conséquences, s'appliquer à établir des règles simples et pratiques qui, tout en sauvegardant les droits acquis des États et des terriens, assurent le libre développement et le plein épanouissement de la navigation aérienne pour le plus grand bien de la civilisation et de la paix universelle.

Seulement, pour établir des règles durables, il ne faut pas perdre de vue l'immensité de l'océan aérien, la puissance de ses dimensions, la domination sous laquelle il tient le globe terrestre; il faut admettre qu'un aéronef peut s'égarer, se perdre dans les brumes, être entraîné par les ondes, être obligé d'atterrir n'importe où, comme aussi de reculer son point d'atterrissage pour l'effectuer ailleurs dans de meilleures conditions, tout comme un navire que la tempête empêche de suivre les côtes, le forçant parfois à s'échouer ou à faire escale, parfois aussi à rechercher un port dont l'accès soit sans danger; or, qu'il s'agisse d'un yacht de plaisance, d'un transatlantique, d'un navire de commerce ou d'un navire de guerre, ce port et cette côte ne sont jamais inhospitaliers en pays civilisé.

On se refuse donc à envisager des rigueurs spéciales pour les aéronefs qui atterrissent volontairement ou en relâche, en dehors de la faculté qu'a chaque État de percevoir des droits d'atterrissage, de port, de douane ou d'octroi.

D'autre part, on peut déjà affirmer que les aéronefs remplaceront un jour les chemins de fer, les transatlantiques, les trains de bateaux, aussi est-il prudent de ne leur reconnaître actuellement que certaines analogies avec les automobiles qui vont partout, portant dans les moindres chaumières un peu de la fortune publique, passant les frontières sans encombre, prenant les routes qui leur conviennent, et n'effectuant guère de services publics internationaux.

Comme les automobiles, les aéronefs vont d'un pays dans un autre, d'une ville à une autre, par la voie de l'air au lieu de suivre les voies terrestres. Qui donc pourrait empêcher cette liberté de mouvement? De quel règlement prohibitif un aéronef en plein vol ne se rirait-il pas?

Enfin, assimiler rigoureusement les évolutions des aéronefs à celles des navires maritimes serait une erreur; ainsi on ne saurait concevoir pour les aéronefs des règles analogues à celles du cabotage maritime, puisqu'en mer les navires sont obligés d'observer une ligne des côtes géographiquement fixes, alors que les aéronefs ont sous eux toute la surface des espaces terrestres sans limitation linéaire.

Les navires aériens doivent donc être assimilés aux navires maritimes en

ce qu'ils évoluent dans des espaces immenses, voire même illimités, et aux automobiles en ce qu'ils circulent librement au-dessus de la terre ferme, de pays à pays, de ville à ville, mais ils détiennent un caractère propre du fait que les frontières géographiques naturelles ou conventionnelles ne sont pour eux ni un obstacle infranchissable, ni une entrave insurmontable.

Aussi les routes aériennes se distinguent-elles des voies terrestres et des voies maritimes en ce qu'elles ne s'étendent pas en surfaces planes et en ce que, d'un point à un autre, on peut en tracer de multiples à travers le même plan vertical ; les couches d'air se superposant à l'infini et les voies aériennes se déroulant à l'infini aussi à travers l'espace suivant la fantaisie des trajectoires, le caprice des vents et la volonté des pilotes.

Le nombre des voies aériennes se trouvant ainsi illimité et les routes aériennes étant indéterminables, on peut difficilement concevoir que deux aéronefs parviennent jamais à suivre exactement la même route et qu'une surveillance puisse être efficace.

On en est réduit à laisser aux pilotes le soin de tracer eux-mêmes leur route, car eux seuls sont qualifiés pour l'établir à l'altitude qu'ils jugent bonne, sous l'angle et dans la direction qu'exigent les vents, et pour la modifier selon les cas en cours de route.

Les nécessités de la navigation aérienne obligent à reconnaître la liberté des routes aériennes comme elles empêchent d'en imposer de fixes.

Il s'ensuit que tout aéronef savamment piloté atterrira au but fixé par son pilote, même en naviguant à travers les nuages ou de nuit.

Aussi, proclamer la liberté nationale et internationale des routes aériennes, autrement dit de « l'air », n'est pas la manifestation d'un sentiment, mais l'affirmation d'une nécessité inhérente du nouveau mode de circulation à travers l'océan aérien.

Comment donc concilier les exigences de la douane avec la liberté de la circulation aérienne ? La première pensée sera d'exiger que les aéronefs atterrissent à la frontière. Un règlement peut certainement l'ordonner impérativement, mais quelle serait la sanction en cas d'infraction ? Comment y astreindre les contrevenants ? Comment empêcher la contrebande ? Faut-il que chaque État entretienne des navires de police aérienne tout le long de ses frontières à toutes les hauteurs parcourables ? Ce serait une surveillance chimérique et fort coûteuse à laquelle il ne faut pas songer. Cette surveillance se trouverait en effet complètement paralysée en temps de brume ou lorsque le ciel serait nuageux.

Enfin, toutes les lignes frontières ne peuvent être transformées en terrain d'atterrissage.

Il faut donc reconnaître que, de ce côté, les États sont désarmés et que leurs réglementations seront illusoire si elles contestent l'évidence et nient les réalités.

Pour faire œuvre utile et pratique, les États doivent tout d'abord admettre que la liberté de circulation qui, de nos jours, offre toutes facilités à l'individu jouissant de tous ses droits, pour aller d'un pays à un autre, par le

mode de locomotion et les voies qui lui conviennent sans être tenu à l'accomplissement de formalités de police quelconques, se trouve décuplée par la puissance des dimensions de l'océan aérien, et par les nécessités de la navigation aérienne : hors de cette conception il n'est point de solution viable.

Les États doivent ensuite renoncer à l'obligation d'atterrissage en des points déterminés aux frontières; avec une telle prescription, non seulement les États ne se mettraient pas à l'abri des contrebandes, mais encore ils décourageraient la partie la plus intéressante de la navigation aérienne : le tourisme et le trafic international qui sèment les fortunes à travers les pays.

Ayant admis la liberté de circulation et renoncé à l'obligation d'atterrir, les États doivent donc, pour la sauvegarde de leurs intérêts vitaux, trouver un ensemble de formalités faciles à remplir, qui seraient à la portée de tous en tous points de leurs territoires, et dont l'exécution serait placée sous le contrôle d'agents spécialement habilités.

C'est un tel ensemble de formalités répondant péremptoirement à la préoccupation douanière que la Commission internationale de droit aéronautique apporte dans le titre III de son projet.

Considérant comme admises et appliquées les conditions de circulation du titre I du projet de traité de la Fédération aéronautique internationale qui assure l'identification internationale des aéronefs, cette proposition est appelée à donner aux États, par le jeu de l'échange de trois pièces spéciales, toutes garanties fiscales; ces trois pièces se créent et s'échangent de la manière suivante :

Le jour de l'immatriculation d'un aéronef, il est délivré pour cet aéronef par l'autorité compétente un permis de circuler.

Aucun pilote ne peut prendre l'air s'il n'est porteur du « permis de circuler » afférent à l'aéronef qu'il monte : le permis de circuler indique la nationalité et l'immatriculation de l'aéronef et constate que l'aéronef est autorisé à prendre l'air.

Lorsqu'un pilote a l'intention de passer une frontière, il doit, le jour de son départ, déclarer à l'agent fiscal de la localité où il se trouve, la nature et la quantité des marchandises transportées ainsi que des bagages à bord, ou leur absence.

L'agent fiscal mentionne ce qu'il constate sur un registre spécial dont il délivre un extrait au pilote, contre une remise du « permis de circuler ».

Cet extrait porte le nom de « Bulletin de douane »; il indique :

- 1° La nationalité du navire aérien, qui est celle du lieu où les formalités d'immatriculation ont été remplies;
- 2° Son immatriculation;
- 3° La nature et la quantité des marchandises et bagages transportés, ou leur absence;
- 4° Le lieu et la date du départ;
- 5° Le nom du pays de destination.

Arrivé à destination, le pilote de l'aéronef doit, dans le plus court délai, remettre à l'agent fiscal de la localité où il atterrit son « Bulletin de douane » et acquitter les droits.

La formalité du « Bulletin de douane » est obligatoire pour tout aéronef qui se dispose à passer une frontière allant de son pays en pays contractant, passant de pays contractant en pays contractant et même rentrant dans sa propre nation; il est aussi obligatoire s'il n'est transporté ni marchandises, ni bagages, ni passagers; dans ce dernier cas, l'agent fiscal constate simplement leur absence.

A l'arrivée comme au départ, l'agent fiscal mentionne à sa date sur un registre spécial les conditions d'accomplissement des formalités.

En cours de route, l'aéronef qui est obligé d'atterrir peut être visité par l'agent fiscal de la localité; cet agent fiscal peut constater sur un registre spécial et sur le « Bulletin de douane » la nature et la quantité des marchandises et bagages à bord à l'atterrissage et au départ, et y mentionne également les observations qu'il croit avoir à formuler; mais cette visite ne peut être obligatoire, les nécessités et les exigences de la navigation aérienne étant souvent de nature à ne pas permettre un trop long stationnement.

En pays étranger contractant, le pilote reçoit de l'agent fiscal, en échange du « Bulletin de douane », un « laissez-passer » qui signifie qu'il a été satisfait aux formalités douanières; ce « laissez-passer » est valable pendant tout le séjour de l'aéronef à l'étranger; il est repris par l'agent fiscal qui délivre un « Bulletin de douane » pour repasser la frontière en un point quelconque.

Le laissez-passer reproduit les mentions de nationalité et d'immatriculation figurant au bulletin de douane.

Enfin l'aéronef qui, venant d'un pays contractant, atterrit dans un pays de sa nationalité, reçoit en échange du « Bulletin de douane » qui lui a permis de passer la frontière un nouveau « permis de circulation », tout aéronef devant avoir à son bord, dans le pays de sa nationalité, soit un « permis de circuler » soit un « Bulletin de douane », et en pays étranger, soit un « laissez-passer » soit un « Bulletin de douane ».

En cas de contravention ou de contrebande dûment constatée, le pilote est poursuivi selon les lois du pays lésé; de la sorte chaque État reste souverainement maître chez lui.

Telle est la proposition, elle donne toute sécurité et toutes garanties; en observant ses prescriptions à la lettre, il serait, en effet, impossible à un aéronef quelconque d'atterrir en pays étranger sans raison plausible, le pilote étant tenu de présenter le « Bulletin de douane » ou d'invoquer un cas de force majeure contrôlable.

Enfin, cette proposition affirme de la façon la plus éclatante le loyalisme des gens de l'air qui apportent, en la formulant, la solution la plus pratique d'un problème qu'il faut résoudre pour concilier les trois grands principes également intangibles qui sont la base du droit aérien international.

Ce projet est complété sous les articles 19, 20 et 21 par des dispositions d'ordre purement fiscal, qui ont reçu l'adhésion des plénipotentiaires de toutes les Puissances représentées en 1910 à la Conférence internationale qui se tint au ministère des Affaires étrangères à Paris.

Il n'est qu'un point sur lequel la Commission internationale de droit aéronautique n'a pas cru devoir suivre l'avis des plénipotentiaires de 1910, c'est sur la question du triptyque; il lui est apparu que le système qu'elle préconise et recommande remplace avantageusement le triptyque.

Le triptyque ne se conçoit en effet qu'à terre, où les frontières sont par elles-mêmes un obstacle qui permet l'obligation de s'arrêter à la douane et facilite le contrôle. La confection et la remise de pièces spéciales qui ne peuvent jamais se trouver réunies dans les mêmes mains pour un même aéronef, mais qui doivent au contraire n'être en la possession d'un pilote qu'individuellement et en échange d'une autre d'entre elles, offrent certainement de plus grandes garanties au point de vue fiscal. L'obligation de l'accomplissement de ces formalités crée un contrôle constant et efficace.

Enfin, la Commission a estimé ne pas pouvoir appliquer les dispositions relatives aux douanes aux ballons libres, ceux-ci étant d'une façon générale le jouet des vents et dans l'impossibilité de transporter autre chose que du lest : il existe d'ailleurs à leur égard des pratiques et des usages qui ont créé une sorte de droit coutumier qu'il est préférable de conserver.

Guillaume DESOUCHES,

Rapporteur,

*Vice-Président de la Commission du Contentieux
et des Études juridiques de l'Aéro-Club de France,
Délégué à la Commission internationale de droit aéronautique.*

Projet de traité réglementant la circulation aérienne internationale.

TITRE PRÉLIMINAIRE

ARTICLE PREMIER. — Les sujets ou citoyens de chacun des Etats contractants jouiront, dans tous les autres États signataires, des avantages du présent traité. Ils seront tenus aux obligations qui en dérivent.

ART. 2. — Tout État signataire peut, en ce qui le concerne, dénoncer le traité à toute époque.

ART. 3. — Les dispositions du présent traité s'appliquent aux aéronefs. Les aéronefs comprennent : les ballons libres, les ballons dirigeables et les appareils d'aviation.

TITRE I

Conditions de circulation.

ART. 4. — Est admis à circuler au-dessus des territoires des Etats signataires, à y atterrir et à y prendre l'air, tout pilote d'aéronef qui sera porteur :

1° Du certificat d'immatriculation de l'aéronef ;

2° Du brevet de pilote de la F. A. I.

Le pilote devra se conformer aux prescriptions du présent traité et aux lois et règlements du pays où il se trouve.

ART. 5. — Tout aéronef doit porter de façon visible, de deux côtés, avec les numéros d'immatriculation qui l'identifient, l'indication de la nation où les formalités de l'immatriculation ont été remplies.

ART. 6. — Le nom du pays où les formalités d'immatriculation ont été remplies est indiqué :

Pour l'Allemagne.....	par la lettre D
— l'Autriche.....	— — A
— la Belgique.....	— — B
— le Danemark.....	— — D A
— l'Egypte.....	— — E G
— l'Espagne.....	— — E
— les Etats-Unis.....	— — U S
— la France.....	— — F
— la Grande-Bretagne.....	— — G B
— la Hongrie.....	— — H
— l'Italie.....	— — I
— la Norvège.....	— — N
— les Pays-Bas.....	— — N L
— le Portugal.....	— — P
— la République Argentine.....	— — R A
— la Russie.....	— — R
— la Suède.....	— — S
— la Suisse.....	— — C H

TITRE II

Règlement de la circulation aérienne.

CHAPITRE PREMIER

Règles concernant les feux.

ART. 7. — Les règles concernant les feux réglementaires doivent être observées par tous les temps, du coucher au lever du soleil et, pendant cet

intervalle, l'usage de phares indépendants de ces feux est autorisé, à condition que les phares ne puissent être pris pour un des feux prescrits.

ART. 8. — *Feux que doivent porter les ballons dirigeables.* — Un ballon faisant route, c'est-à-dire ayant une vitesse propre, doit porter :

a) A l'avant un feu *blanc* brillant, disposé de manière à montrer une lumière ininterrompue sur tout le parcours d'un arc horizontal de 220° , soit 110° de chaque côté de l'aéronef à partir de l'avant ;

b) A droite, un feu *vert*, établi de manière à projeter une lumière ininterrompue sur tout le parcours d'un arc horizontal de 110° , c'est-à-dire depuis l'avant jusqu'à 20° sur l'arrière du travers, du côté droit ;

c) A gauche un feu *rouge*, établi de manière à projeter une lumière ininterrompue sur tout le parcours d'un arc horizontal de 110° , c'est-à-dire depuis l'avant jusqu'à 20° sur l'arrière du travers, du côté gauche ;

d) Les trois feux, *blanc*, *vert* et *rouge*, devront être visibles dans chaque plan vertical correspondant à leurs zones respectives dans toute direction comprise entre la verticale, vers le bas, et une ligne se rapprochant autant que possible de la verticale et faisant un angle d'au moins 30° avec l'horizontale, vers le haut ;

e) Les feux de côté, *vert* et *rouge*, devront être munis d'écrans disposés de telle sorte que leur lumière ne puisse être aperçue du côté opposé ;

f) Le feu *blanc* doit être visible à une distance d'au moins 4 kilomètres, les feux *vert* et *rouge* à une distance d'au moins 2 kilomètres, par nuit noire et atmosphère pure ;

g) Un ballon dirigeable devra, en outre, avoir en permanence un feu blanc à l'arrière.

ART. 9. — *Feux des appareils d'aviation.* — Les règles relatives aux feux sont applicables aux appareils d'aviation. Toutefois, par une mesure de tolérance temporaire, ils ne sont astreints qu'à porter un seul fanal, disposé de manière à montrer les feux réglementaires.

ART. 10. — *Feux des ballons libres.* — Les ballons libres doivent avoir, prêt à servir, un fanal à feu *blanc* et le montrer à l'approche d'un autre aéronef.

CHAPITRE II

Signaux phoniques.

ART. 11. — a) Par les temps de brouillard, de brume, de bruine, de neige ou pendant les forts grains de pluie, les aéronefs à moteur doivent, tant de jour que de nuit, faire usage de signaux phoniques puissants et discontinus ;

b) Dans les mêmes conditions, les ballons libres devront faire usage de signaux analogues lorsqu'ils seront dans le voisinage d'aéronefs à moteur.

CHAPITRE III

Règles de route et de manœuvre.

ART. 12. — Un aéronef à moteur doit toujours se tenir à une distance

d'au moins 100 mètres de tout autre aéronef, dans toute direction horizontale, verticale ou oblique.

ART. 13. — Les aéronefs à moteur doivent toujours s'écarter des ballons libres.

ART. 14. — Tout aéronef à moteur qui se rapproche d'un autre en n'importe quel sens doit toujours prendre sa droite, à moins qu'il ne soit et demeure à une distance d'au moins 300 mètres.

ART. 15. — Lorsqu'un ballon dirigeable a stoppé volontairement, il doit montrer une boule noire très apparente; il reste, dans ce cas, soumis aux mêmes règles que les aéronefs en marche.

S'il n'est plus maître de sa manœuvre pour cause d'avarie, il doit montrer deux boules noires très apparentes, placées verticalement l'une au-dessus de l'autre. Dans ce cas il est assimilable aux ballons libres.

La nuit, dans les deux cas, il ne montre que le feu blanc et il est assimilable aux ballons libres.

CHAPITRE IV

Signaux d'atterrissage et de détresse.

ART. 16. — Lorsqu'un ballon dirigeable se dispose à atterrir, il doit :

De jour, faire apparaître sous la nacelle un pavillon rouge de forme triangulaire;

De nuit, faire clignoter ou agiter un feu blanc en maintenant allumés ses feux réglementaires.

ART. 17. — *a)* En cas de détresse, au-dessus des terres comme au-dessus de la mer, un ballon dirigeable doit :

De jour, faire apparaître sous la nacelle un pavillon rouge triangulaire et montrer les deux boules noires superposées prévues à l'article 15 ;

De nuit, agiter ou faire clignoter un feu blanc en éteignant ses feux de côté;

De jour, comme *de nuit*, il doit en outre faire usage d'un signal phonique.

b) Un ballon libre en détresse doit :

De jour, montrer sous la nacelle un pavillon rouge triangulaire et, la *nuit*, agiter un feu blanc ;

Il peut, en outre, *de jour* comme *de nuit*, faire usage d'un signal phonique.

CHAPITRE V

Emploi du lest.

ART. 18. — Il n'est permis d'employer comme lest qu'une matière ne pouvant offrir aucun danger pour les tiers, telle que du sable très fin ou de l'eau.

TITRE III

Douane.

CHAPITRE PREMIER

Dispositions générales.

ART. 19. — Les aéronefs atterrissant en pays étranger et destinés à être réexportés, bénéficient, ainsi que leur équipement, du régime de l'acquit-à-caution, de l'admission temporaire ou de la consignation des droits, ou du triptyque.

ART. 20. — Les approvisionnements et les matières destinés au fonctionnement des appareils de l'aéronef bénéficient des tolérances réciproques de la part des Etats signataires.

ART. 21. — Les bagages et objets personnels du pilote, hommes à bord ou passagers sont, lors de l'atterrissage en pays étranger, soumis au même traitement que les objets de même nature importés par les voyageurs ou passagers sur les frontières de terre ou de mer.

CHAPITRE II

Transports de marchandises.

ART. 22. — Le pilote de tout aéronef transportant des marchandises ne peut circuler que s'il possède à son bord, savoir : dans le pays où l'aéronef a été immatriculé, un permis de circuler émanant de l'autorité compétente ; en pays étranger, un laissez-passer, et pour passer une frontière quelconque, à l'aller et au retour, un bulletin de douane.

ART. 23. — Le pilote de tout aéronef transportant des marchandises qui veut se rendre à l'étranger doit, avant de prendre l'air, faire visiter son aéronef par un agent fiscal. Celui-ci constate le jour du départ, la nature et la quantité des marchandises, bagages ou objets personnels du pilote, hommes à bord et passagers, sur un registre spécial dont il délivre un duplicata au pilote.

Ce duplicata porte le nom de : Bulletin de douane.

Ce bulletin indique :

- 1° La nationalité du navire aérien ;
- 2° Son immatriculation ;
- 3° La nature et la quantité des marchandises, bagages ou objets personnels transportés, ou leur absence ;
- 4° Le lieu et la date du départ ;
- 5° Le nom du lieu de destination.

Le bulletin de douane n'est délivré que contre remise du permis de circuler, ou s'il s'agit d'un navire étranger du laissez-passer.

ART. 24. — Arrivé à destination, le pilote de l'aéronef doit, dans le plus bref délai, remettre à l'agent fiscal son bulletin de douane et acquitter entre ses mains les droits de douane, s'il en est dû.

ART. 25. — Contre l'acquit des droits, il est remis au pilote un laissez-passer en échange du bulletin de douane.

Le laissez-passer permet de circuler au-dessus du pays où a été délivrée cette pièce justificative du paiement des droits.

ART. 26. — Le pilote de l'aéronef étranger qui veut regagner son pays, ou passer dans un autre pays étranger, doit obtenir d'un agent fiscal un nouveau bulletin de douane en échange du laissez-passer.

ART. 27. — Le pilote de l'aéronef qui regagne son pays doit, dans les vingt-quatre heures de son arrivée, remettre à l'agent fiscal de la localité son bulletin de douane et acquitter les droits, s'il en est dû. En échange il lui est remis un permis de circuler.

ART. 28. — Le pilote de l'aéronef qui, se trouvant à l'étranger, gagne un nouveau pays étranger, remplit chaque fois les mêmes formalités.

Il ne peut circuler en pays étranger que porteur d'un laissez-passer délivré après l'acquit des droits de douane, s'il en est dû.

ART. 29. — Le pilote de l'aéronef qui, porteur d'un bulletin de douane, atterrit en cours de route, pourra, dans les limites des nécessités de la locomotion aérienne, subir la visite de l'agent fiscal ou de police locale, qui constatera sur le même bulletin la nature et la quantité des marchandises, bagages ou objets personnels, à l'atterrissage et au départ.

ART. 30. — Sur la demande qui lui en est faite, tout agent fiscal doit délivrer un bulletin de douane au pilote qui, venu de l'étranger sans transporter de marchandises, veut repartir en en transportant.

CHAPITRE III

Sanctions.

ART. 31. — En cas de contraventions aux présentes dispositions, comme en cas de contrebande dûment constatée, le pilote est poursuivi selon les lois du pays lésé.

ANNEXE F

ACCORD FRANCO-ALLEMAND DU 26 JUILLET 1913 RELATIF A LA NAVIGATION AÉRIENNE (1)

Navigation aérienne entre la France et l'Allemagne.

Le Gouvernement français et le Gouvernement allemand ont décidé d'établir, d'un commun accord, les règles qui, à titre provisoire, seront appliquées, sur le territoire de chacun des deux États, aux aéronefs venant de l'autre pays. — Ces règles sont contenues dans les deux lettres dont le texte suit :

Son Excellence Monsieur Jules Cambon, Ambassadeur de la République française à Berlin, à Son Excellence Monsieur de Jagow, Secrétaire d'État à l'Office impérial des Affaires étrangères.

Berlin, le 26 juillet 1913.

En me référant aux conférences récentes au sujet d'un règlement international de la navigation aérienne, j'ai l'honneur de faire savoir à Votre Excellence qu'en attendant la conclusion d'une convention sur cette matière entre un plus grand nombre d'États, le Gouvernement de la République française fera appliquer, à dater du 15 août 1913, d'une manière provisoire et à charge de réciprocité, aux aéronefs venant d'Allemagne et pénétrant en France les règles ci-après :

I. Les aéronefs venant du territoire allemand et appartenant à l'adminis-

(1) Texte publié au *Journal officiel* de la République française du 12 août 1913.
Ce texte a été publié en Allemagne dans la *Reichsgesetzblatt*, 1913, n° 48.

tration militaire ou dont l'équipage se compose, en tout ou partie, de militaires en uniforme, ne peuvent circuler au-dessus du territoire français ou y atterrir que sur invitation du Gouvernement français. — Toutefois, en cas de nécessité, le séjour sur le territoire français ne sera pas refusé aux aéronefs de cette catégorie. Mais, afin d'éviter autant qu'il est possible les cas de ce genre, le Gouvernement allemand donnera aux aéronautes des instructions appropriées. Ces instructions seront communiquées au Gouvernement français. Si un aéronef, appartenant à l'administration militaire ou dont l'équipage se compose, en tout ou partie, de militaires en tenue, est entraîné au-dessus du territoire français, il devra faire le signal de détresse prévu par les règlements français communiqués ainsi qu'il est dit ci-après et opérer son atterrissage aussitôt que possible. Dès qu'il aura atterri, le pilote devra avertir l'autorité française civile ou militaire la plus proche et décliner, avec pièces justificatives à l'appui, ses nom, prénoms et domicile, ainsi que sa situation militaire. S'il est accompagné, les autres membres de l'équipage devront fournir les mêmes indications. L'autorité ainsi saisie organisera la surveillance nécessaire pour empêcher toute altération, modification ou destruction d'objets ou documents se trouvant à bord ou dont l'équipage serait porteur; si c'est une autorité civile, elle prévient immédiatement l'autorité militaire la plus proche. — L'autorité militaire saisie procédera, avec le concours de l'autorité civile, s'il y a lieu, par tous les moyens d'investigation qu'elle jugera convenables, à une enquête destinée seulement à vérifier si le cas de nécessité allégué est ou n'est pas justifié. L'équipage de l'aéronef ne pourra s'opposer à une pareille enquête. — Si, après cet examen, il est reconnu que l'aéronef a atterri par nécessité, l'autorité militaire demandera à l'officier commandant le personnel militaire de l'aéronef de donner sa parole d'honneur que ni lui-même, ni aucun autre membre de l'équipage n'a, dans les limites et au-dessus du territoire français, commis un acte de nature à intéresser la sécurité de l'État français (prise de notes, clichés ou croquis, envoi de communications radiotélégraphiques, etc...). Puis l'aéronef sera autorisé à repartir pour son pays d'origine. — Le départ par la voie des airs pourra avoir lieu dans les conditions qui seront fixées par l'autorité militaire. — Dans le cas où le départ de cet aéronef ne peut être immédiat, pendant la durée de son séjour en France aucune mesure qui ne serait pas justifiée par la sûreté de l'État, la santé publique ou qui n'aurait pour but de préserver les personnes ou les biens d'un danger immédiat, ne pourra être prise à l'encontre de l'appareil ou de son équipage. — S'il n'est pas établi que l'aéronef a atterri par nécessité, l'autorité judiciaire sera immédiatement saisie et le Gouvernement français sera avisé. — Le Gouvernement allemand communiquera au Gouvernement français les marques distinctives des aéronefs appartenant déjà à l'administration militaire ou qui, avant la réception par l'autorité militaire, seront montés à titre d'essai par des militaires en uniforme. Ces marques devront être visibles en plein vol et à grande distance.

II. En dehors des zones interdites déterminées par la législation française, la circulation au-dessus du territoire français et l'atterrissage sur ce territoire d'aéronefs n'appartenant pas à l'administration militaire et dont l'équipage ne compte pas de militaire en tenue et qui viennent du territoire allemand sont autorisés sous les conditions suivantes : 1° L'aéronef doit être pourvu d'un permis de navigation délivré par les autorités compétentes allemandes ou par une association habilitée par elles, ainsi que de sa pièce d'immatriculation. Il doit porter des marques distinctives apparentes permettant de l'identifier même durant son vol ; 2° Le pilote doit être muni d'un brevet d'aptitude délivré par les autorités compétentes allemandes ou par une association habilitée par elles ; 3° Le pilote doit être porteur des pièces établissant sa nationalité, son identité et sa situation militaire. Tout passager qui l'accompagnera devra être muni des mêmes pièces ; 4° Le pilote devra être muni d'un certificat de sortie délivré par le représentant diplomatique ou consulaire de France, sur présentation des pièces d'identité concernant l'appareil, ainsi que les membres de l'équipage, et après déclaration du but du voyage. L'aéronef de cette catégorie et son équipage devront se soumettre à toutes les obligations de droit commun résultant de la législation générale, de la législation douanière et des règlements aéronautiques en vigueur en France, étant admis cependant que les permis et brevet délivrés à l'aéronef et au pilote venant du territoire allemand auront la même valeur que les pièces correspondantes délivrées en France. En cas de nécessité, le séjour sur le territoire français ne sera pas refusé aux aéronefs venant de l'Allemagne, n'appartenant pas à l'administration militaire et dont l'équipage ne compte pas de militaires en tenue, même si les conditions précitées ne sont pas remplies. Toutefois, ces aéronefs devront, le plus tôt possible, atterrir et avertir l'autorité civile la plus proche. Du reste, ces aéronefs seront traités d'après les lois françaises.

III. Dans tous les cas où un aéronef, venant du territoire allemand, atterrira sur le territoire français, les autorités françaises prendront les mesures nécessaires d'accord, s'il y a lieu, avec l'équipage de l'aéronef, pour assurer, dans toute la mesure du possible, la conservation de l'appareil et la sécurité de l'équipage. Le Gouvernement français communiquera au Gouvernement allemand, à charge de réciprocité, tous les règlements relatifs à la circulation aérienne. Les présentes décisions sont établies sous condition de réciprocité. Elles cesseront d'être en vigueur dès que le Gouvernement français en aura informé le Gouvernement allemand.

Je saisis cette occasion pour renouveler à Votre Excellence les assurances de ma très haute considération.

Signé : Jules CAMBON.

Son Excellence Monsieur de Jagow, Secrétaire d'État à l'Office impérial des Affaires étrangères, à Son Excellence Monsieur Jules Cambon, Ambassadeur de la République française à Berlin.

(Traduction).

Berlin, le 26 juillet 1913.

Le soussigné a l'honneur, conformément aux conversations précédentes relatives à un règlement international de la navigation aérienne, de faire connaître à Son Excellence Monsieur Jules Cambon, Ambassadeur de la République française, que le Gouvernement impérial allemand, en attendant la conclusion d'un accord à ce sujet entre un plus grand nombre d'Etats, mettra provisoirement en vigueur, à partir du 15 août 1913 et à charge de réciprocité, les dispositions suivantes concernant les aéronefs venant de France en Allemagne :

I. Les aéronefs venant du territoire français et appartenant à l'administration militaire ou dont l'équipage se compose, en tout ou partie, de militaires en uniforme, ne peuvent circuler au-dessus du territoire allemand ou y atterrir que sur invitation du Gouvernement allemand. Toutefois, en cas de nécessité, le séjour sur le territoire allemand ne sera pas refusé aux aéronefs de cette catégorie. Mais, afin d'éviter autant qu'il est possible les cas de ce genre, le Gouvernement français donnera aux aéronefs des instructions appropriées. Ces instructions seront communiquées au Gouvernement allemand. Si un aéronef, appartenant à l'administration militaire ou dont l'équipage se compose, en tout ou partie, de militaires en tenue, est entraîné au-dessus du territoire allemand, il devra faire le signal de détresse prévu par les règlements allemands, qui devront être communiqués au Gouvernement français ainsi qu'il est dit ci-après, et opérer son atterrissage aussitôt que possible. Dès qu'il aura atterri, le pilote devra avertir immédiatement l'autorité allemande civile ou militaire la plus proche et décliner, avec pièces justificatives à l'appui, ses nom, prénoms et domicile, ainsi que sa situation militaire. Les personnes qui l'accompagneraient éventuellement devront fournir les mêmes indications. L'autorité ainsi saisie de l'incident prendra les mesures de surveillance nécessaires pour empêcher toute altération, modification ou destruction d'objets ou documents se trouvant à bord ou dont l'équipage serait porteur ; si c'est une autorité civile, elle prévientra immédiatement l'autorité militaire la plus proche. L'autorité militaire saisie procédera, avec le concours de l'autorité civile, s'il y a lieu, par tous les moyens d'investigation qu'elle jugera convenables, à une enquête destinée seulement à vérifier si le cas de nécessité allégué est ou n'est pas justifié. L'équipage de l'aéronef ne pourra s'opposer à une pareille enquête. Si, après cet examen, il est reconnu que l'aéronef a atterri par nécessité, l'autorité militaire demandera à l'officier commandant le personnel militaire de l'aéronef de donner sa parole d'honneur que ni lui-même, ni aucun autre membre de l'équipage n'a, sur le territoire allemand et au-dessus de ce territoire, com-

mis un acte de nature à intéresser la sécurité de l'Empire allemand (prise de notes, clichés ou croquis, envoi de communications radiotélégraphiques, etc.). Puis l'aéronef sera autorisé à repartir pour son pays d'origine. Le départ par la voie des airs pourra avoir lieu dans les conditions qui seront fixées par l'autorité militaire. Dans le cas où le départ de cet aéronef ne peut être immédiatement effectué, pendant la durée de son séjour en Allemagne aucune mesure qui ne serait pas justifiée par la sûreté de l'Etat, la santé publique ou qui n'aurait pas pour but de préserver les personnes ou les biens d'un danger immédiat, ne pourra être prise à l'encontre de l'appareil ou de son équipage. S'il n'est pas établi que l'aéronef a atterri par nécessité, l'autorité judiciaire sera immédiatement saisie et le Gouvernement allemand sera avisé. Le Gouvernement français communiquera au Gouvernement allemand les marques distinctives des aéronefs appartenant déjà à l'administration militaire ou qui, avant la réception par l'autorité militaire, seront montés, à titre d'essai, par des militaires en uniforme. Ces marques devront être visibles même en plein vol et à une grande distance.

II. En dehors des zones interdites déterminées par les règlements allemands, la circulation au-dessus du territoire allemand et l'atterrissage sur ce territoire d'aéronefs en provenance du territoire français n'appartenant pas à l'administration militaire et dont l'équipage ne compte pas de militaire en tenue sont autorisés sous les conditions suivantes : 1° L'aéronef doit être pourvu d'un permis de navigation délivré par les autorités compétentes françaises ou par une association habilitée par elles, ainsi que de sa pièce d'immatriculation. Il doit porter des marques distinctives apparentes permettant de l'identifier même durant son vol ; 2° Le pilote doit être muni d'un brevet d'aptitude délivré par les autorités compétentes françaises ou par une association habilitée par elles ; 3° Le pilote doit être porteur des pièces établissant sa nationalité, son identité et sa situation militaire. Toute personne qui l'accompagnera devra être munie des mêmes pièces ; 4° Le pilote devra être muni d'un certificat de sortie délivré par le représentant diplomatique ou consulaire d'Allemagne, sur présentation des pièces d'identité concernant l'appareil, ainsi que les membres de l'équipage, et après déclaration du but du voyage. L'aéronef de cette catégorie et son équipage devront se soumettre à toutes les obligations de droit commun résultant de la législation générale, des règlements douaniers et des règlements spéciaux sur la navigation aérienne en vigueur en Allemagne, étant admis cependant que les permis et brevet délivrés à l'aéronef et au pilote venant du territoire français auront la même valeur que les pièces correspondantes délivrées en Allemagne. En cas de nécessité, le séjour sur le territoire allemand ne sera pas refusé aux aéronefs venant de la France, n'appartenant pas à l'administration militaire et dont l'équipage ne compte pas de militaires en tenue, même si les conditions précitées ne sont pas remplies. Toutefois, ces aéronefs devront, le plus tôt possible, atterrir et avertir l'autorité civile la plus proche. Pour le reste, ces aéronefs seront traités d'après les règlements allemands.

III. Dans tous les cas où un aéronef venant du territoire français atterrira sur le territoire allemand, les autorités allemandes prendront les mesures nécessaires, d'accord, s'il y a lieu, avec l'équipage de l'aéronef, pour assurer, dans toute la mesure possible, la conservation de l'appareil et la sécurité de l'équipage. Le Gouvernement allemand communiquera au Gouvernement français, à charge de réciprocité, tous les règlements relatifs à la circulation aérienne. Les présentes dispositions sont établies sous condition de réciprocité. Elles cesseront d'être en vigueur dès que le Gouvernement allemand en aura informé le Gouvernement français.

Le soussigné saisit cette occasion pour renouveler à Son Excellence Monsieur l'Ambassadeur de la République française les assurances de sa très haute considération.

Signé : JAGOW.

ANNEXE G

COMITÉ JURIDIQUE INTERNATIONAL DE L'AVIATION

Troisième congrès : Francfort-sur-le-Mein, septembre 1913.

Code international de l'air.

(Textes votés.)

LIVRE PREMIER

Droit public aérien.

CHAPITRE PREMIER

Principes généraux de la circulation aérienne.

ARTICLE PREMIER. — La circulation aérienne est libre, sauf le droit pour les États sous-jacents de prendre certaines mesures à déterminer, en vue de leur propre sécurité et de celle des personnes et des biens de leurs habitants.

ART. 2. — Il est interdit de passer au-dessus des ouvrages fortifiés, dans les bassins militaires et les arsenaux, ainsi qu'aux alentours dans le rayon déterminé par l'autorité militaire.

ART. 3. — Il appartient aux autorités administratives et de police de réglementer et d'interdire, s'il y a lieu, la circulation aérienne au-dessus des agglomérations.

CHAPITRE II

De la nationalité et de l'immatriculation des aéronefs.

ART. 4. — Tout aéronef doit avoir une nationalité et une seule.

ART. 5. — La nationalité de l'aéronef est celle de son propriétaire. Si l'aéronef appartient à une société, la nationalité sera déterminée par celle du siège social de la société.

En cas de nationalité différente des copropriétaires de l'aéronef, la nationalité sera celle des copropriétaires qui possèdent les deux tiers de la valeur des aéronefs.

ART. 6. — Tout aéronef devra porter une marque distinctive de nationalité.

ART. 7. — Tout aéronef devra emporter avec lui un document signalétique contenant toutes les indications propres à l'individualiser.

ART. 8. — Tout propriétaire d'un aéronef devra, avant que de le mettre en circulation hors des aérodromes privés, avoir obtenu de l'autorité publique l'inscription de cet aéronef sur un registre d'immatriculation tenu par l'autorité compétente. Chaque État réglera l'immatriculation des aéronefs dans les limites de son territoire.

ART. 9. — Tout aéronef devra porter une marque distinctive indiquant le lieu de son immatriculation.

ART. 10. — Les listes d'immatriculation seront publiées.

CHAPITRE III

De l'atterrissage et de l'afflottage.

ART. 11. — Les aéronefs peuvent atterrir sur les propriétés non closes. Ils peuvent également se poser et naviguer sur toutes eaux.

ART. 12. — Sauf le cas de force majeure, cette faculté leur est interdite :

1° A l'intérieur des propriétés closes ;

2° Dans l'intérieur des agglomérations, ports et rades, hormis les espaces réservés à cet effet ;

3° Dans les chenaux navigables où la difficulté de passage nécessitera cette interdiction, laquelle devra être expressément formulée par l'autorité compétente.

ART. 13. — Tout aéronef qui s'engage au-dessus d'une zone interdite est tenu de se poser au premier signal des autorités compétentes et, s'il ne peut le faire immédiatement, dès que l'atterrissage ou l'afflottage est possible.

CHAPITRE IV

Du jet.

ART. 14. — Le jet consiste en toute projection volontaire d'objets, corps ou matières de toute nature.

ART. 15. — Sauf le cas de péril imminent, le jet de toutes choses de nature à nuire, soit aux personnes, soit aux biens, est interdit.

ART. 16. — En tous cas, le préjudice causé donne lieu à réparation.

CHAPITRE V

Des épaves.

ART. 17. — Celui qui trouve tout ou partie d'un aéronef désemparé et abandonné doit en faire la déclaration à l'autorité compétente.

ART. 18. — L'autorité compétente, dûment avisée, prendra d'urgence les mesures nécessaires pour assurer la conservation de l'épave et la découverte du propriétaire.

ART. 19. — Le propriétaire de l'épave peut la réclamer auprès de l'autorité qui en a la garde dans le délai d'un an dès la découverte, en payant les frais de conservation.

Il devra en outre payer à l'inventeur une prime de découverte calculée à raison de 10 0/0 sur la valeur, au jour de la restitution, déduction faite des frais.

CHAPITRE VI

De la législation applicable et de la juridiction compétente en matière de locomotion aérienne.

ART. 20. — L'aéronef qui se trouve au-dessus de la pleine mer ou d'un territoire qui ne dépend de la souveraineté d'aucun État est soumis à la législation et à la juridiction du pays dont il a la nationalité.

ART. 21. — Lorsqu'un aéronef se trouve au-dessus du territoire d'un État étranger, les actes accomplis et les faits survenus à bord et qui seraient de nature à compromettre la sécurité ou l'ordre public de l'État sous-jacent sont régis par la législation de l'État territorial et jugés par ses tribunaux.

ART. 22. — La réparation des dommages causés aux personnes et aux biens sur le territoire de l'État sous-jacent est régie par la loi de cet État; l'action en réparation peut être exercée, soit devant les tribunaux de cet État, soit devant les tribunaux de l'État dont l'aéronef a la nationalité.

ART. 23. — Les actes accomplis et les faits survenus dans l'espace à bord de l'aéronef et qui n'intéresseraient pas la sécurité ou l'ordre public de l'État sous-jacent restent soumis à la législation et à la juridiction du pays dont l'aéronef a la nationalité.

ART. 24. — En cas de naissance et de décès à bord pendant un voyage aérien, le pilote en dressera acte sur le livre de bord. Dans la première localité où l'aéronef atterrira, le pilote sera tenu de déposer copie de l'acte qu'il aura dressé. Le dépôt sera fait, savoir : si la localité fait partie du territoire dont l'aéronef a la nationalité, à l'autorité publique compétente; si la localité est située en territoire étranger, entre les mains du consul dont l'aéronef a la nationalité. Au cas où il ne se trouverait pas de consul dans cette localité, la copie de l'acte sera transmise par le pilote sous pli recommandé à

l'autorité consulaire ou à l'autorité compétente dont l'aéronef a la nationalité.

LIVRE II

Droit privé aérien.

TITRE PREMIER

Au point de vue civil.

CHAPITRE PREMIER

De la propriété du dessus.

ART. 25. — Nul ne peut, à raison d'un droit de propriété, s'opposer au passage d'un aéronef dans des conditions qui ne présentent pour lui aucun inconvénient appréciable.

ART. 26. — Tout abus du droit de passage donne ouverture contre son auteur responsable à une action en dommages-intérêts.

CHAPITRE II

De la réparation des dommages causés par les aéronefs.

ART. 27. — La réparation du dommage causé par un aéronef, soit aux personnes, soit aux biens qui se trouvent à la surface, incombe au détenteur de l'aéronef, outre le droit de la personne lésée de s'adresser à celui qui est responsable d'après le droit commun.

ART. 28. — Le détenteur tenu à la réparation du dommage causé a un recours contre l'auteur responsable d'après le droit commun.

ART. 29. — Au cas où le dommage serait dû en tout ou en partie au fait de la personne lésée, le juge pourra prononcer l'exonération totale ou partielle du détenteur.

ART. 30. — Le détenteur peut opposer l'exception de la force majeure.

ART. 31. — Les prescriptions de l'article 27 ne sont pas applicables si, au moment de l'accident, la personne lésée ou la chose endommagée étaient transportées par l'aéronef ou encore si la personne lésée était occupée elle-même à la manœuvre de l'appareil.

ANNEXE H

BRITISH PROPOSAL DRAFT INTERNATIONAL CONVENTION PROVIDING FOR AERIAL NAVIGATION

I. — *General Principles.*

ARTICLE 1. — The High Contracting Parties recognise the full and absolute sovereignty and jurisdiction of every State over the air above its territories and territorial waters, but subject thereto the aircraft of a contracting State may fly freely into and over the territories of the other contracting States provided they comply with the regulations laid down by the latter. Such regulations will permit the free navigation of foreign aircraft except in so far as restrictions appear to the State to be necessary in order to guarantee its own security or that of the lives and property of its inhabitants and to exercise such jurisdiction and supervision as will secure observance of its municipal legislation. The regulations shall be imposed on foreign aircraft without discrimination except in times of great emergency when a State may deem it necessary to safeguard its own security. It is, however, agreed that any one contracting State may refuse to accord to the aircraft of any other contracting State any facilities which the latter does not itself accord under its regulations.

ART. 2. — Each contracting State shall have the right to impose special restrictions by way of reservation or otherwise with respect to the public conveyance of persons and goods between two points on its territory, but such restrictions may not be imposed on a foreign aircraft where such aircraft is proceeding from one point to another within the territory of the Contracting State either for the purpose (1) of landing the whole or part of its passengers or goods brought from abroad or (2) of taking on board the whole or part of its passengers or goods for a foreign destination, or (3) of carrying between the two points passengers holding through tickets or goods consigned for through transit to or from some place outside the territory of the contracting State.

II. — *Nationality and Registration.*

ART. 3. — (i) The present Convention applies only to aircraft possessing the nationality of a contracting State, and no contracting State shall, except by special and temporary authorisation, permit any foreign aircraft to fly over its territory unless it possesses such nationality.

(ii) The nationality of an aircraft shall be determined by the nationality of its owner.

(iii) If the aircraft belongs to a corporate society or joint stock company, it can only acquire the nationality of the State in which the society or company is registered or incorporated and in which its head office is situated.

(iv) If the aircraft belongs to several owners, all the co-proprietors must be nationals of the State conferring nationality upon the aircraft, and where a co-proprietor is a corporate society or joint stock company, it must possess the qualifications prescribed in the preceding paragraph.

(v) Nationality shall not be conferred upon an aircraft by more than one of the contracting States.

ART. 4. — (i) Subject to the exceptions mentioned in Articles 15 and 16, the State which confers nationality on an aircraft shall enter the latter upon a register. In cases where the usual station of an aircraft is in the territory of another contracting State the latter will immediately be notified of its registration by the State by which it has been registered. The entries in the register shall be made in accordance with the provisions of Annex (A.).

(ii) After registration a certificate of registration shall be issued containing the particulars entered upon the register. Such certificate shall only continue in force so long as the nationality of the owner remains unchanged.

(iii) An aircraft duly registered and provided with a certificate issued under the provisions of this Article shall be deemed to possess the nationality of the contracting State in which it has been registered.

ART. 5. — When flying within the limits of and above the territory of the contracting States, aircraft must bear nationality and other identification marks in accordance with the provisions of Annex (A.), and must also carry, affixed to the car or fuselage, a plate showing the name and residence of the owner and reproducing the nationality and other identification marks which they bear.

III. — *Certificates and Licences.*

(i) Every aircraft carrying passengers or goods for hire must be provided with a certificate of airworthiness issued by or under the authority of the State conferring nationality upon the aircraft.

(ii) The certificate of airworthiness will only be issued after the aircraft has been inspected and certified as fit in every respect for the service for which it is intended by a person or persons appointed by, or acting under

the authority of, the State. The certificate is temporary and renewable, and during the period of its validity the aircraft shall be subject to inspection by the person or persons mentioned above.

(iii) The conditions set out in Annex (B.) shall govern the issue of certificates of airworthiness in all contracting States, provided that each contracting State may determine the detailed regulations under which such certificates are granted or remain valid.

ART. 7. — (i) The commanding officers of aircraft, pilots, engineers, and other operative members of the crew of all aircraft must be provided with licences issued by or under the authority of the State conferring nationality upon the aircraft of which they are in charge. In case of necessity, an officer commanding an aircraft, and any other licensed person attached to the aircraft, may be replaced by any person holding a corresponding licence issued in any other contracting State.

(ii) Different licences will be issued in respect of different types of aircraft, having regard to the service for which each is intended.

(iii) Licences will only be issued after the capacity of the persons to be licensed has been proved by a theoretical and practical test carried out under the supervision of a person or persons appointed by, or acting under the authority of, the contracting State.

(iv) Licences shall contain the 'name, christian names, nationality, and full description of the holder, as well as his photograph and signature.

(v) A licence shall be subject to endorsement, suspension, or withdrawal, in accordance with the municipal legislation of the State in which it was issued.

ART. 8. — (i) Certificates of airworthiness and licences issued by or under the authority of a contracting State shall be accepted by the Government of any other contracting State for all purposes covered by the present Convention, and shall be regarded by that Government as having the same force as the certificates and licences issued by or under its authority.

(ii) Every aircraft provided with such a certificate and every person holding such a licence may be subject in the aerodromes or landing places of the other contracting States to control by officers duly authorised by their Governments, but only in so far as this control is directed towards verifying that the aircraft or person is duly provided with a valid certificate or licence and, if necessary (1), that the conditions of the aircraft correspond substantially with the particulars contained in the certificate, that is to say, so that the aircraft can proceed on her journey without danger to the passengers or crew; and (2) that the physical condition of any person holding a licence is apparently such as to enable him to continue his duties safely.

IV. — *Regulations on Departure, during Flight, and on Landing.*

ART. 9. — (i) Aircraft must carry the following documents, viz., certificates of nationality, certificates of airworthiness, when these are required

in accordance with Article 6 licences of such of the personnel as require them, and log books. These documents must be produced at the request of the public authorities of the State:

(ii) Log books must conform to and be kept under the conditions specified in Annex (C.), provided that each State remains free to regulate the conditions under which log books of aircraft are kept, so long as they fly exclusively over its territory.

ART. 10. — Each contracting State undertakes to adopt measures to ensure that all aircraft within the limits of, and above its territory, and all its own aircraft, wherever they may be, shall comply with the « Rules as to Lights and Signals and Rules of the Air », annexed to the present Convention, as Annex (D.), and to punish persons who fail to obey these Rules.

ART. 11. — (i) Persons on board the aircraft shall conform strictly to the police regulations and customs laws of the State visited.

(ii) Aircraft landing in a foreign State and intended to be re-exported shall be exempted from customs dues, subject to compliance with the formalities required in this respect in each State. Supplies, equipment and material used in the navigation of such aircraft shall be similarly exempted. The baggage and personal effects of persons on board the aircraft shall be treated in the same manner as the baggage and personal effects of persons entering the territory of the State by land or sea.

V. — *Landing Facilities and Auxiliary Services.*

ART. 12. — (i) Each contracting State undertakes to seek powers to provide or control and regulate sufficient aerodromes and landing places for the safe and efficient conduct of all inter-State aerial traffic, and all such aerodromes and landing places shall be available for public use.

(ii) All aerodromes and landing places available for public use in the contracting States shall be available for use by the aircraft of all the contracting States, and shall, where they are not State-owned, be under the control of the State and shall be licensed.

(iii) All charges made for landing facilities at aerodromes and landing places available for public use shall be reasonable, having regard to the cost of their provision and maintenance, and in the case of licensed aerodromes shall be subject to the approval of the State; and all such charges shall be equal for the aircraft of all the contracting States, including that in whose territory the aerodrome or landing place is situated, and no charges, facilities or restrictions shall depend directly or indirectly on the nationality or ownership of the aircraft.

(iv) The principle of equality of charges prescribed in the preceding paragraph shall apply in the case of the use by aircraft of such sea and river

ports or harbours in the territory of the contracting States as are available for use by aircraft.

ART. 13. — Each contracting State undertakes to co-operate in making international arrangements for (1) the collection and dissemination of meteorological information (2), the preparation of maps suitable for the guidance of aircraft, and (3) the use of wireless telegraphy, in aid of the efficient conduct of aerial navigation.

VI. — *State Aircraft.*

ART. 14. — (i) State aircraft are the aircraft employed in the service of a contracting State and placed under the orders of a duly commissioned official of that State.

(ii) For the purposes of the present Convention State aircraft are classed as —

- (1) Military aircraft.
- (2) State civil aircraft.
- (3) State commercial aircraft.

ART. 15. — (i) Military aircraft are State aircraft in military service (including naval service) when they are under the orders of a commander in uniform and carry a certificate proving their military character.

(ii) Military aircraft are exempted from the provisions of Articles 3 to 9 inclusive.

(iii) The only distinctive national marks borne by military aircraft shall be the national emblem of the State, the form of which shall be notified to all the other contracting States.

(iv) The admission or landing of the military aircraft of a contracting State in the territory of another State, as well as the passage of military aircraft over such territory, will not be allowed without the authorisation of the latter State, except in cases of distress. In the latter case a military aircraft shall give the signal of distress laid down in Article 18 of Annex (D), and shall then land.

(v) In cases where any communication has to be made by the commander of a military aircraft he will notify the competent authorities of the State visited; if the latter are not military authorities they will inform the military authorities without delay.

(vi) Where the military aircraft has by due authorisation been admitted within the limits of, and above, the territory of the State visited, it shall enjoy the same privileges as are accorded by international usage and courtesy to foreign ships of war. These privileges will also be accorded to the members of the crew wearing uniform, so long as they form a distinct unit or are carrying out their duties.

(vii) A military aircraft staying in foreign territory may be required to verify the reason for its stay.

ART. 16. — State civil aircraft are State aircraft employed exclusively in the service of the State; for instance, that of the departments of police, public safety, public health, customs, forestry or postal services. The provisions of the present Convention apply to State civil aircraft with the exception of those of Articles 3 and 4. The provisions of Article 15 will by analogy be applied to State civil aircraft. The national emblem borne by State civil aircraft will be different from that borne by military aircraft.

ART. 17. — State commercial aircraft are State aircraft employed in the commercial service of the State, including State undertakings for the carriage of passengers and goods. The provisions of the present Convention with the exception of Articles 15 and 16 apply to State commercial aircraft. Where any emblem is borne by State commercial aircraft it will be different from the emblems borne by military aircraft or State civil aircraft.

VII. — *Final Provisions.*

ART. 18. — The present Convention does not restrict the freedom of action of belligerents or affect the rights and duties of neutrals.

ART. 19. — (i) The contracting States undertake to adopt such measures as may be required in order to give effect to the present Convention.

(ii) Regulations affecting the aircraft of other contracting States shall immediately be published and notified to the Governments of such States.

(iii) The contracting States will exchange twice annually, in January and June, the new entries which have been made in their registers, and will communicate particular entries upon request.

(iv) The notifications and communications contemplated in this Article shall be made and received by a central authority in each State.

ART. 20. — (i) The contracting States will instruct their executive authorities to afford aircraft the necessary assistance when they land or are in distress. They will also instruct their populations, as well as their shipping and aircraft, in the measures to be taken to assist an aircraft in distress.

(ii) For the purposes of the salvage of aircraft wrecked at sea, the regulations of the different contracting States as to the salvage of ships shall apply.

(iii) Each contracting State shall set up an authority or authorities empowered and qualified to investigate all cases of accident to aircraft in and over its territory, with the exception of cases of accident in which its own military aircraft is concerned. A full copy of the evidence given before and the conclusions arrived at by the authorities so set up shall be available for the information and guidance of all the contracting States.

ART. 21. — (i) Each contracting State undertakes to indemnify the other contracting States against any damage caused to persons or property within the limits of and above the territory of the other contracting States by the flight or landing of its aircraft or of the aircraft upon which it has conferred nationality.

Provided that (1) this indemnity shall not exempt the owner or person in charge of the aircraft from any liability to any criminal proceedings in the State in which the damage is caused ; and (2) the claimant shall not be called upon to prove any other matters than the identity of the aircraft, the nationality of its owner or of the person in charge of it, the fact that the damage has been caused and the pecuniary loss suffered.

(ii) Each contracting State will notify to the other contracting States the authority or authorities who are competent to assess claims made under the provisions of this Article.

ART. 22. — The term « aircraft » wherever used in the present Convention comprises balloons, airships, and aeroplanes intended for service on land or water (or flying machines).

The term « territory » wherever used in the present Convention shall be deemed to include the territorial waters of the contracting States.

ART. 23. — (i) There shall be established at _____ under the name of « The International Commission for Aerial Navigation », a permanent Commission consisting of two representatives each of the U. S. A., the British Empire, France, Italy and Japan, with five representatives elected by the other contracting States (with delegates representing technical and local interests as required) which shall be empowered : —

a) To receive proposals from and to make proposals to any of the contracting States for the modification or amendment of, or for additions to, the provisions of the present Convention, and to notify alterations adopted.

b) To modify, amend or add to any detailed provisions of a technical character contained in Articles 6 to 9 inclusive of the present Convention or in the Annexes thereto.

c) To collect, collate, publish and distribute for and to the contracting States information of every kind which concerns aerial navigation from an international standpoint.

d) To advise upon and assist in the negotiation of the international arrangements contemplated in Article 13 of the present Convention.

e) To give at the request of the contracting States concerned an opinion on questions in dispute arising out of the present Convention.

(ii) The proposals mentioned in sub-paragraph (a) above must receive the unanimous assent of the contracting States before they are adopted as alterations to the present Convention. The procedure for receiving the proposals, for obtaining the views of the contracting States and for notifying alterations adopted in pursuance of sub-paragraph (a) above shall in all

respects be similar to that of the International Bureau of the Postal Union.

(iii) Any modifications, amendments or additions, made by the I. C. A. N. in pursuance of sub-paragraph (b) above must receive the unanimous assent of the representatives of the contracting States constituting the I. C. A. N. before they are adopted as alterations to the present Convention. An alteration made in pursuance of sub-paragraph (b) above shall take effect three months after the date of its notification to the contracting States.

(iv) Any alterations to the present Convention made in pursuance of sub-paragraphs (ii) and (iii) above shall be treated as though they formed part of the present Convention.

(v) The expenses of the I. C. A. N. together with those of its permanent Secretariat shall be borne by and between the contracting States in the following proportions :

ART. 24. — (Non-observance of the Convention ; complaint by a contracting State ; settlement of disputes).

ART. 25 (Details of ratification) (1).

ART. 26 (Adherence of the Dominions) (1).

ART. 27 (Adherence of non-signatory States) (1).

ART. 28 (Date from which Convention takes effect) (1).

ART. 29 (Denunciation of the Convention and period of validity) (1).

Annex A

1. — General.

The nationality marks specified in Article 5 will be represented by the following capital letters in Latin characters :

British Empire.

The registration and identification mark specified in Article 5 will be represented by a pronounceable group of four capital letters ; each group shall contain at least two vowels, and for this purpose the letter Y shall be reckoned as a vowel.

Special colouring shall be employed to distinguish commercial aircraft from private aircraft.

2. — Location of Marks.

The nationality and registration and identification marks shall be affixed in black on a white ground in the following manner :

(1) To conform to similar Articles in other Conventions.

a) *Flying Machines*. — The marks shall be painted once on the lower surface of the lower main planes, the bottom of the letters to be towards the leading edge. They shall also be painted along each side of the fuselage between the main planes and the tail planes. In cases where the machine is not provided with a fuselage the marks shall be painted on the nacelle. The marks on the fuselage or nacelle shall read from bow to stern on the port side and from stern to bow on the starboard side.

b) *Airships and Balloons*. — In the case of airships the marks shall be painted on both sides, midway between the bow and stern, and the marks shall read from bow to stern on the port side and from stern to bow on the starboard side. In the case of balloons the marks shall be painted twice on opposite sides of the circumference. In the case both of airships and balloons the top of the letters shall be level with the axis of the airship or balloon.

3. — *Additional Location of Nationality Marks.*

a) *Flying Machines and Airships*. — The nationality mark shall also be painted on the port and starboard sides of the lower surface of the tail plane or elevator, whichever is the larger. It shall also be painted on both sides of the rudder or on the outer sides of the outer rudders if more than one rudder is fitted.

b) *Balloons*. — The nationality mark shall be painted on the basket.

4. — *Measurement of Nationality and Registration Marks.*

a) *Flying Machines*. — The height of marks on the main plane and tail plane respectively shall be equal to four-fifths of the chord, and in the case of the rudder equal to four-fifths of its width. The height of the marks on the fuselage or nacelle shall be four-fifths of the depth of the narrowest part of that portion of the fuselage or nacelle on which the marks are painted.

b) *Airships and Balloons*. — The height of the single nationality mark shall be equal to four-fifths of the chord of the tail plane, and in the case of the rudder equal to four-fifths of its width. The height of the other marks shall be equal to at least one-twelfth of the circumference of the airship at its centre.

In the case of balloons the height of the single nationality mark shall be four-fifths of the height of the basket, and the height of the other marks shall be equal to at least one-twelfth of the circumference of the balloon.

5. — *Maximum Height of Marks.*

In the case of all aircraft the nationality and registration marks need not exceed eight feet (243.84 cm.) in height.

6. — *Measurement and Type of Letters.*

The width of the letters shall be two-thirds of their height, and the thickness shall be one-sixth of their height. The letters shall be painted in plain block type and shall be uniform in shape and size. A space equal to half the width of the letters shall be left between each letter.

7. — *Spacing between Nationality and Registration Marks.*

Where the nationality and registration marks appear together a hyphen of a width equal to that of one of the letters shall be painted between the nationality mark and registration mark.

8. — *Visibility.*

The onus of ensuring that the nationality and registration marks are displayed to the best possible advantage, taking into consideration the constructional features of the aircraft, rests with the registered owner. The marks must at all times be kept clean and visible.

Annex B

Certificates of Airworthiness.

The following main conditions govern the issue of certificates of airworthiness :

1. The design of the aircraft in regard to general suitability, strength, and stability must be approved by the persons named in Article 6 (ii).
2. The construction of the aircraft with regard to workmanship and materials must be similarly approved.
3. A satisfactory demonstration must be made in flying trials of the actual flying qualities of the aircraft.

Annex C

Log Books.

The following log books must be kept for at least two years after the last entry :

1. *Journey Log.* — This must be kept for all machines, and shall contain the following particulars :
 - a) Category to which the aircraft belongs ; its nationality and registration marks ; the name, christian names, nationality, and residence of the owner
 - b) In addition for each journey.

(i) The name, nationality, and residence of the pilot, crew, and passengers.

(ii) The place, date, and hour of departure, and all incidents *en route*, including landings.

(iii) A list or manifest of any merchandise carried.

2. Machine Log. — This is only obligatory in the case of machines carrying passengers or goods for hire, and shall contain the following particulars :

a) Category to which the aircraft belongs; its nationality and registration marks; the name, christian names, and nationality and residence of the owner.

b) Type of propeller fitted, showing maker's name, number, pitch, diameter, and type of engine.

c) Table showing the necessary rigging data for the information of persons in charge of the aircraft and of its maintenance.

d) A fully detailed engineering record of the life of the aircraft and its engines, including all acceptance tests, overhauls, replacements, repairs, and all work of a like nature.

e) Instructions for the proper use of the log.

Annex D

Rules as to Lights and Signals, and Rules of the Air.

Definitions.

The word « aircraft » comprises all balloons, whether fixed or free, airships, and flying machines.

The word « balloon », either fixed or free, shall mean an aircraft lighter than air, and having no means of propulsion. The word « fixed balloon » shall also include kites. The word « airship » shall mean an aircraft using gas as a means of support in the air, and having means of propulsion. The word « flying machine » shall mean all aeroplanes, seaplanes, flying boats, or other machines heavier than air, and having means of propulsion.

An airship is « under way » within the meaning of these rules when it is not made fast to the ground or any object on land or water.

The word « taxiing » shall mean the movement of any flying machine under its own power whilst on the land or water.

The word « visible » in these rules when applied to lights shall mean visible on a dark night with a clear atmosphere. The angular limits laid down in these rules shall be determined when the aircraft is in its normal flying attitude.

I. — Rules as to Lights.

1. The rules concerning lights shall be complied with in all weathers

from sunset to sunrise, and during such time no other lights which may be mistaken for the prescribed lights shall be exhibited.

2. A flying machine when in the air shall carry the following lights :

a) On or above the uppermost surface in the fore and aft line, and as far forward as practicable, a bright white light so constructed and fixed as to show an unbroken light over the whole of the upper hemisphere, and over that part of the forward half of the lower hemisphere which extends to 20 degrees below the horizontal plane, and of such a character as to be visible at a distance of at least 5 miles.

b) On the starboard side a green light so constructed and fixed as to show an unbroken light over that part of the starboard hemisphere which extends from right ahead to 110 degrees to the rear, and of such a character as to be visible at a distance of at least 3 miles.

c) On the port side a red light so constructed and fixed as to show an unbroken light over that part of the port hemisphere which extends from right ahead to 110 degrees to the rear, and of such a character as to be visible at a distance of at least 3 miles.

d) The said green and red sidelights shall be fitted so that the green light shall not be seen on the port side, nor the red light on the starboard side.

e) In the fore and aft line, as far aft and as low as practicable, a bright white light so constructed and fixed as to show an unbroken light over the whole of the lower hemisphere and over that part of the rearward half of the upper hemisphere which extends to 20 degrees above the horizon, and of such a character as to be visible at a distance of 5 miles.

3. An airship when under way shall carry :

a) On the starboard side of the envelope and on the forward part a green light constructed and fixed as specified for flying machines in paragraph 2 (*b*).

b) On the port side of the envelope and on the forward port a red light constructed and fixed as specified for flying machines in paragraph 2 (*c*).

c) As far aft as possible a bright white light so constructed and fixed as to show to the rear a cone of light extending to 70 degrees in all directions from the fore and aft line, and of such a character as to be visible at a distance of at least 5 miles.

d) In the case of airships 300 feet or more in length, additional green and red lights similar to those specified in paragraphs (*a*) and (*b*) above, shall be carried on the after part of the envelope.

Note. — These lights may be obscured forward by the envelope.

4. An airship, when being towed, shall carry the lights specified in paragraph 3, and in addition those specified in paragraph 6 for airships not under control.

5. A flying machine, when on the surface of the water and when not under control, that is to say, not able to manœuvre as required by the Regulations for the Prevention of Collision at Sea, shall carry two red lights not less than 6 feet apart in a vertical line one over the other, and of such a character as to be visible all round the horizon at a distance of at least 2 miles.

6. An airship, which from any cause is not under control or which has voluntarily stopped her engines, shall, in addition to the usual lights, display conspicuously two red lights, one over the other approximately in a vertical line, not less than 10 feet apart and constructed to show a light in all directions and of such a character as to be visible at a distance of at least 3 miles.

By day an airship, which from any cause is not under control, shall display conspicuously two black balls or shapes, each 2 feet in diameter, placed one over the other and approximately in a vertical line.

An airship moored or under way, but having voluntarily stopped its engines, shall display conspicuously by day a black ball or shape 2 feet in diameter, and shall be treated by the other aircraft as not being under control.

7. A free balloon shall carry one bright white light below the car at a distance of not less than 20 feet, and so constructed as to show an unbroken light in all directions and of such a character as to be visible at a distance of at least 2 miles.

8. A fixed balloon shall carry in the same position as the white light mentioned in paragraph 7, and in lieu of that light three lights in vertical line one over the other, not less than 6 feet apart. The highest and lowest of these lights shall be red, and the middle light shall be white, and they shall be of such a character as to be visible in all directions at a distance of at least 2 miles.

In addition the mooring cable shall have attached to it at intervals of 4,000 feet, measured from the basket, groups of three lights similar to those mentioned in the preceding paragraph. In addition, the object to which the balloon is moored on the ground shall have a similar group of lights to mark its position.

By day the mooring cable shall carry in the same positions as the groups of lights mentioned in the preceding paragraph, and in lieu thereof, tubular streamers not less than 8 inches in diameter and 6 feet long, and marked with alternate bands of white and red each 18 inches in width.

9. An airship when not under way shall carry the lights specified in paragraph 3 (c), and in addition on the top of the envelope a bright white light so constructed and fixed as to show a light over the whole of the upper

hemisphere, and of such a character as to be visible at a distance of at least 2 miles.

In addition, if moored but not on the ground, the airship, the mooring cable, and the object to which moored shall be marked in accordance with the provisions of paragraph 8, whether by day or by night.

Drogues such as are used by airships for mooring purposes at sea are exempt from this regulation.

10. *a*) A flying machine when taxiing on the land or water shall carry the lights specified in paragraph 2.

b) A flying machine stationary on the land or water shall carry the lights specified in paragraph 2 (*a*) and (*b*).

11. In order to prevent collisions with surface craft.

a) An aircraft when at anchor or moored on the water shall carry forward where it can best be seen a white light so constructed as to show an unbroken light visible all round the horizon at a distance of at least 1 mile.

b) An aircraft of 150 feet or upwards in length when at anchor or moored on the water, shall in the forward part of the aircraft carry one such light, and at or near the stern of the aircraft, and at such a height that it shall be not less than 15 feet lower than the forward light, another such light.

The length of an aircraft shall be deemed to be the overall length.

Note. — Flying machines in which the lights already specified to be carried in paragraph 10 (*b*) comply with the requirements laid down in (*a*) and (*b*) of this paragraph need not carry additional lights.

c) An aircraft of 150 feet or upwards in span when at anchor or moored in the water, shall carry in addition at each lower wing tip one such light as specified in (*a*) of this paragraph.

The span of an aircraft shall be deemed to be the maximum lateral dimensions.

12. In the event of the failure of any of the lights specified under these rules to be carried by aircraft flying at night, such aircraft shall land at the first reasonably safe opportunity.

13. Nothing in these rules shall interfere with the operation of any special rules made by the Government of any nation with respect to the additional station and signal lights for two or more military aircraft or for aircraft in formation or with the exhibition of recognition signals adopted by owners of aircraft which have been authorised by their respective Governments and duly registered and published.

II. — *Rules as to Signals.*

14. Aircraft wishing to land at night on aerodromes having a ground control shall :

Fire a green Very's light or flash a green lamp, and in addition shall make the number of the aircraft by Morse. The tail lamp may be used for this purpose.

Permission to land will be given by the repetition of its number from the ground, followed by :

A green Very's light, or flashing a green lamp.

15. The firing of a red Very's light or the display of a red flare from the ground shall be taken as an instruction that aircraft are not to land until fresh permission has been granted.

16. An aircraft, compelled to land at night, shall fire a red Very's light, or make a series of short flashes with the navigation lights.

17. When aircraft are in sight of one another, an aircraft under way, in taking any course authorised or required by these rules, may indicate that course by the following signals :

One white Very's light : « I am directing my course to starboard ».

Two white Very's lights : « I am directing my course to port ».

18. When an aircraft is in distress and requires assistance, the following shall be the signals to be used or displayed, either together or separately :

(1) The international signal, SOS, by means of visual or wireless signals ;

(2) The international code signal of distress, indicated by NC ;

(3) The distant signal, consisting of a square flag, having either above or below it a ball, or anything resembling a ball ;

(4) A continuous sounding with any sound apparatus ;

(5) A signal, consisting of a succession of Very's lights, fired at short intervals.

19. In the event of fog or mist rendering aerodromes invisible, their presence may be indicated by the firing of a rocket or rockets with coloured stars.

III. — *Rules of the Air.*

20. Risk of collision can, when circumstances permit, be ascertained by carefully watching the compass bearing and angle of elevation of an approaching aircraft. If neither the bearing nor angle of elevation appreciably change, such risk should be deemed to exist.

21. The term « risk of collision » shall include risk of injury due to undue proximity of other aircraft. Every aircraft that is required by these rules to give way to another to avoid collision shall keep a safe distance, having regard to the circumstances of the case.

22. When two flying machines are meeting end on, or nearly end on, or when two airships are meeting end on, or nearly end on, so as to involve risk of collision, each shall alter its course to starboard, so that each may pass on the port side of the other.

This article only applies to cases where aircraft are meeting end on, or nearly end on, in such a manner as to involve risk of collision, and does not apply to two aircraft which must, if both keep on their respective courses, pass clear of each other.

The only cases to which it does apply are when each of the two aircraft is end on, or nearly end on, to the other ; in other words, to cases in which each aircraft is in such a position as to see both the sidelights of the other.

It does not apply, by day, to cases in which an aircraft sees another ahead crossing its own course ; or by night, to cases where the red light of one aircraft is opposed to the red light of the other, or where the green light of the other, or where a red light without a green light, or a green light without a red light, is seen ahead, or where both green and red lights are seen anywhere but ahead.

23. When two flying machines are crossing, or when two airships are crossing so as to involve risk of collision, the aircraft which has the other on its starboard side shall keep out of the way of the other.

24. When a flying machine and an airship are proceeding in such directions as to involve risk of collision, the flying machine shall keep out of the way of the airship.

25. Where by any of these rules one of the two aircraft is to keep out of the way, the other shall keep its course and speed.

Note. — When, in consequence of thick weather or other causes, such aircraft finds itself so close that collision cannot be avoided by the action of the giving-way aircraft alone, it shall take such action as will best aid to avert collision. (See paragraphs 33 and 35).

26. Every aircraft which is directed by these rules to keep out of the way of another aircraft shall, if the circumstances of the case admit, avoid crossing ahead of the other.

27. Notwithstanding anything contained in these rules, every aircraft, overtaking any other, shall keep out of the way of the overtaken aircraft. Every aircraft coming up with another aircraft from any direction more

than 110 degrees from ahead of the latter, *i. e.*, in such a position with reference to the aircraft which it is overtaking, that at night it would be unable to see either of that aircraft's sidelights, shall be deemed to be an overtaking aircraft; and no subsequent alteration of the bearing between the two aircraft shall make the overtaking aircraft a crossing aircraft within the meaning of these rules, or relieve it of the duty of keeping clear of the overtaken aircraft until it is finally past and clear.

As by day the overtaking aircraft cannot always know with certainty whether it is forward or abaft this direction from the other aircraft, it should, if in doubt, assume that it is an overtaking aircraft and keep out of the way.

28. In following an officially recognised aerial route, every aircraft, when it is safe and practicable, shall keep to the starboard side of such route.

29. All other aircraft shall keep out of the way of balloons, whether fixed or free.

30. All aircraft on the land or sea about to ascend shall remain stationary until there is no risk of collision with alighting aircraft.

31. Every aircraft manœuvring on land under its own power shall, as regards other aircraft on the ground, conform to the rules laid down for aircraft in the air. (See also paragraph 36).

32. Every aircraft in a cloud, fog, mist, or other conditions of bad visibility shall proceed with caution, having careful regard to the existing circumstances and conditions.

33. In obeying and construing these rules, due regard shall be had to all dangers of navigation and collision, and to any special circumstances which may render a departure from the above rules necessary in order to avoid immediate danger.

IV. — *General.*

34. Every aircraft manœuvring under its own power on the water shall conform to the Regulations for Preventing Collisions at Sea, and for the purposes of those regulations shall be deemed to be a steam vessel, but shall carry the lights specified in these rules, and not those specified for steam vessels in the Regulations for Preventing Collisions at Sea, and shall not use, except as specified in paragraph 18 above, or be deemed to hear the sound signals specified in those regulations.

35. Nothing in these rules shall exonerate any aircraft, or the owner, pilot, or crew thereof, from the consequences of any neglect to carry lights or signals, or of any neglect to keep a proper look-out, or of the neglect of

any precaution which may be required by the ordinary practice of the air, or by the special circumstances of the case.

36. Nothing in these rules shall interfere with the operation of any special rule or rules duly made and published relative to navigation of aircraft in the immediate vicinity of any aerodrome or other place; and it shall be obligatory on all owners, pilots, or crews of aircraft to obey such rules.

ANNEXE I

COMMISSION INTERMINISTÉRIELLE DE L'AÉRONAUTIQUE CIVILE

Projet de convention internationale sur la navigation aérienne.

ARTICLE PREMIER. — Seront seuls admis à survoler les territoires des États contractants les aéronefs appartenant en entier à des propriétaires ayant la nationalité de l'un des États contractants et satisfaisant aux conditions suivantes :

1° Être dûment immatriculés dans l'un des États contractants conformément au règlement Annexe A ;

2° Avoir un certificat de navigabilité conforme au règlement Annexe B ;

3° Être montés par un personnel de conduite ressortissant à l'un des États contractants et pourvus de brevets techniques et d'une licence conformes aux prescriptions du règlement Annexe C.

L'original ou une copie authentique de chacun de ces documents doit toujours se trouver à bord pour être présenté à toute réquisition.

ART. 2. — L'aéronef devra porter un carnet de route ainsi qu'une liste des personnes, des marchandises et des objets transportés établis conformément aux prescriptions du règlement Annexe D.

ART. 3. — Chaque État a la faculté d'interdire aux particuliers, sans aucune distinction de nationalité, sous les peines prévues par la législation, le survol de certaines zones de son territoire; il en donne notification au préalable aux autres États contractants.

ART. 4. — Est interdit, sauf autorisation spéciale, le transport d'appareils photographiques, d'engins et munitions de guerre, ainsi que de tout produit dangereux ou explosif.

ART. 5. — Sauf autorisation spéciale, les aéronefs militaires d'un État

contractant ne sont pas admis à survoler les territoires des autres États contractants.

ART. 6. — En cas de guerre, les stipulations de la présente Convention ne portent pas atteinte à la liberté d'action des États contractants, soit comme belligérants, soit comme neutres au regard des belligérants.

ART. 7. — La navigation s'effectuera conformément aux prescriptions du Règlement Annexe E.

ART. 8. — Les États contractants s'engagent à prendre toutes mesures utiles pour assurer aux aéronefs l'assistance nécessaire aux atterrissages, notamment en cas de détresse.

ART. 9. — La présente Convention ne porte aucune atteinte aux lois particulières des États contractants en tout ce qui n'est pas prévu expressément par elle.

Des ententes spéciales déterminent les conditions relatives à la douane, aux postes, à l'hygiène.

ART. 10. — La présente Convention s'applique de plein droit aux colonies, possessions ou protectorats.

ART. 11. — Les États tiers seront admis à adhérer à la présente Convention s'ils ont à cet effet l'agrément de l'unanimité des États contractants.

ART. 12. — La présente Convention entre en vigueur au fur et à mesure de l'échange des ratifications qui aura lieu au plus tard dans un délai de six mois.

Les ratifications seront déposées aux archives du ministère des Affaires étrangères de la République française.

ART. 13. — Des conférences techniques réunies à la demande des deux tiers au moins des États contractants procéderont à l'examen des modifications à apporter aux règlements annexés à la présente Convention.

ART. 14. — La présente Convention ne peut pas être dénoncée avant l'expiration d'un délai de trois ans à partir de sa signature.

La dénonciation n'aura effet qu'au regard de l'État qui l'aura notifiée et un an seulement après cette notification.

Annexe A

Conditions d'immatriculation.

Les nom, prénoms, la nationalité, le domicile du propriétaire et du constructeur seront inscrits sur un registre d'immatriculation.

La marque d'immatriculation comprendra inscrits en caractères romains :

1° La ou les lettres majuscules caractéristiques de la nationalité du propriétaire et indiquées ci-après :

Belgique, B — États-Unis, US -- France, F — Grande-Bretagne, GB — Italie, I — Portugal, P — Roumanie, R — Serbie, SB;

2° La ou les minuscules caractéristiques de la nature de l'aéronef :

a : pour avions — b : pour ballons libres — d : pour dirigeables;

3° Les chiffres et lettres de série d'inscription de l'aéronef sur le registre d'immatriculation.

Le tout conforme au modèle ci-dessous :

« US a 101 G ».

Les lettres et chiffres représentant la marque d'immatriculation de l'aéronef devront avoir une hauteur minimum de 0^m,43. Ces lettres et chiffres auront : en largeur les deux tiers et en épaisseur du trait le sixième de leur hauteur. Ils seront de couleur noire sur fond blanc et appliqués :

Pour un dirigeable ou ballon au-dessous du ballon sous la nacelle et des deux côtés verticaux de la nacelle;

Pour un avion, au-dessus de l'aile supérieure, au-dessous de l'aile inférieure et des deux côtés du gouvernail de direction ou sur chacune des faces extérieures des gouvernails de direction.

Les États se communiqueront tous les mois par l'intermédiaire du Gouvernement français la liste de leurs immatriculations.

Annexe B

Certificat de navigabilité.

Le certificat de navigabilité ne sera délivré qu'après des essais jugés suffisants et effectués devant une autorité publique d'un État contractant ou une association aéronautique par lui habilitée à cet effet.

Le certificat de navigabilité contiendra les indications suivantes : nom ou raison sociale du constructeur; lieu et année de fabrication; numéro ou autre marque d'identification donnée à l'appareil par les constructeurs; photographie des ballons dirigeables et des appareils d'aviation; caractéristiques de l'aéronef.

Ces caractéristiques seront les suivantes :

Pour les ballons libres :

1° Les dimensions constructives de l'enveloppe (diamètre, circonférence et volume);

2° Le diamètre de l'orifice de l'appendice;

3° La nature de l'enveloppe;

4° Les dispositifs des orifices de manœuvre et gonflement;

5° Les dispositifs de suspension de la nacelle;

6° Le poids de l'enveloppe du filet de la nacelle.

Pour les ballons dirigeables :

1° Pour l'enveloppe : son type, ses principales dimensions constructives;

- 2° Pour la nacelle : nombre, dimensions, emplacement;
- 3° Pour les moteurs : nombre, type, alésage des cylindres, courses des pistons, puissance, consommation au régime normal;
- 4° Réservoirs : nombre, spécification, capacité;
- 5° Pour les hélices : nature, nombre, emplacement, diamètre et pas ;
- 6° Pour les gouvernails de direction : dispositifs, nature, nombre et emplacements ;
- 7° Pour les gouvernails de profondeur : dispositifs, nature, nombre et emplacements ;
- 8° Pour l'empennage : dispositifs, nombre, emplacements ;
- 9° Personnel indispensable pour la conduite du ballon.

Pour les appareils d'aviation :

- 1° Type de l'appareil ;
- 2° Surface de sustentation, nombre, dimensions;
- 3° Moteurs;
- 4° Réservoirs ;
- 5° Propulseurs ;
- 6° Gouvernails ;
- 7° Empennage ;
- 8° Dispositifs d'atterrissage ;
- 9° Aménagement ;
- 10° Poids utile (combustible, carrosserie, accessoires et équipage déduits), c'est-à-dire disponibilité pour le transport des passagers et marchandises ;
- 11° Vitesse horizontale à 1.000 mètres d'altitude ;
- 12° Temps de montée (à vide et à pleine charge) à 1.000, 2.000 et 3.000 mètres, etc... ;
- 13° Plafond (à vide et à pleine charge) ;
- 14° Personnel indispensable pour la conduite de l'aéronef.

} comme pour les
dirigeables.

Toute modification apportée à l'appareil fera l'objet d'une déclaration à l'administration compétente.

Les visites effectuées par l'autorité publique, à l'effet de vérifier l'état de navigabilité des aéronefs, seront mentionnées sur le certificat ainsi que chacune des réparations ou modifications faites à l'appareil.

Annexe C

Brevet d'aptitude.

Chacun des membres pilotes ou mécaniciens ou autres spécialistes du personnel de conduite d'un aéronef doit être pourvu d'un brevet spécial d'aptitude conforme au modèle ci-annexé et délivré à la suite d'épreuves théoriques et pratiques par les autorités compétentes de l'Etat auquel il appartient.

Ce brevet porte les nom, prénoms et nationalité, la date, le lieu de nais-

sance, la photographie et la signature du titulaire, lequel doit être âgé d'au moins dix-huit ans.

Le programme actuel des épreuves est le suivant : (Voir page 282.)

La licence comportant l'autorisation de faire usage du brevet sera délivrée aux nationaux par chacun des Etats contractants.

Elle est temporaire et révocable.

Annexe D

Carnet de route.

Le carnet de route conforme au modèle ci-joint doit contenir les indications ci-après :

Nature de l'aéronef, marque d'immatriculation, nom, prénoms, nationalité et domicile du propriétaire.

En outre, pour chaque voyage :

Le nom, la nationalité, le domicile du pilote, des hommes d'équipage et des voyageurs, le lieu, la date, l'heure du départ et les incidents de route (escales, accidents, etc...).

A ce carnet sera annexée, s'il y a lieu, la liste ou manifeste des marchandises transportées.

Annexe E

Règlement de la circulation aérienne.

Règlement concernant les feux.

ARTICLE PREMIER. — Les règles concernant les feux doivent être observées par tous les temps, du coucher au lever du soleil. Pendant cet intervalle, un aéronef ne doit montrer aucune autre lumière qui puisse être prise pour un des feux réglementaires.

L'usage des phares à lumière aveuglante est interdit pour l'atterrissage.

ART. 2. — Les aéronefs à moteur doivent porter les feux suivants, dont la zone de visibilité est définie par rapport au plan vertical P de symétrie longitudinale de l'aéronef et quand celui-ci est en position de vol rectiligne horizontal :

a) A l'avant un feu blanc placé dans le plan P et visible dans un dièdre à faces verticales faisant chacune un angle de 110° avec P suivant le croquis ci-contre;

b) A l'arrière un feu blanc placé dans le plan P et visible dans un dièdre à faces verticales faisant chacune un angle de 70° avec P suivant le croquis;

c) A droite, un feu vert visible dans un dièdre à faces verticales faisant respectivement des angles de 0° et de 110° avec P suivant le croquis;

d) A gauche un feu rouge visible dans le diamètre symétrique du précédent;

e) Les faces de ces quatre dièdres seraient matérialisées par des écrans ver-

ticaux de dimensions et de nature telles que la lumière ne puisse être vue dans le champ obscur du dièdre ;

f) Le feu blanc avant doit être visible à une distance d'au moins 4 kilomètres. Le feu blanc arrière et les feux vert et rouge à une distance d'au moins 2 kilomètres, par nuit noire et atmosphère pure ;

g) Les feux ne doivent être masqués dans aucune partie du champ éclairé. A cet effet, chaque feu pourra être doublé de manière que le couple de feux donne au-dessus et au-dessous de l'aéronef le dièdre de visibilité réglementaire.

Toutefois, pour les ballons dirigeables, les feux ne sont pas astreints à être visibles dans la nappe supérieure du cône de révolution dont les génératrices sont inclinées de 6° sur la verticale.

ART. 3. — Les ballons libres doivent avoir, prêt à servir, un fanal à feu blanc, d'une portée minimum de deux kilomètres; ce feu doit être montré à l'approche d'un autre aéronef.

Règles de route et de manœuvre.

ART. 4. — Les aéronefs à moteur doivent toujours s'écarter des ballons libres et aussi des ballons dirigeables quand ces derniers portent des signaux les assimilant aux ballons libres.

ART. 5. — Un aéronef à moteur doit toujours se tenir à une distance d'au moins 200 mètres de tout autre aéronef, et manœuvrer suivant les règles des articles 6 et 7 dès qu'il se sera rendu compte que s'il continuait sa route il passerait à une distance moindre.

Lorsque les aéronefs se trouvent à des niveaux différents de moins de 200 mètres, ils doivent manœuvrer comme s'ils étaient à la même hauteur et d'après les règles suivantes :

ART. 6. — a) Si les deux aéronefs suivent la même direction, celui qui est en arrière, quand il est le plus rapide, doit manœuvrer pour s'écarter de l'autre. Il lui est interdit de dépasser l'autre en piquant. Il lui est recommandé de le dépasser en le survolant, mais à la condition qu'il puisse toujours en rester éloigné d'au moins 200 mètres.

S'il veut le survoler sans le dépasser il doit le doubler par la gauche;

b) Si deux aéronefs suivent des routes qui se croisent, celui qui voit l'autre à sa droite doit manœuvrer pour s'en écarter en évitant de couper la route de l'autre aéronef sur l'avant de ce dernier; quant à ce dernier, s'il juge utile de manœuvrer, il ne peut le faire que de manière à augmenter l'écartement des deux aéronefs;

c) Si deux aéronefs suivent des directions opposées, chacun d'eux doit obliquer à gauche.

ART. 7. — L'aéronef qui, ayant la route libre devant lui, veut virer à gauche, ne doit effectuer cette manœuvre qu'après s'être assuré qu'il n'est pas suivi par un autre aéronef à moins de 200 mètres. Dans le cas où il ne

peut s'en assurer, il doit effectuer son virage à gauche avec un rayon d'au moins 300 mètres.

ART. 8. — Lorsqu'un ballon dirigeable a stoppé volontairement, il doit montrer à 5 mètres au moins sous la nacelle une boule noire d'au moins un mètre de diamètre. Il reste dans ce cas soumis aux mêmes règles que les aéronefs en marche.

S'il n'est plus maître de sa manœuvre, il doit montrer une seconde boule noire de deux mètres au-dessous de la première. Dans ce cas il est assimilable aux ballons libres.

La nuit, dans les deux cas, il ne montre que ses feux blancs et est assimilable aux ballons libres.

Signaux phoniques.

ART. 9. — Les aéronefs doivent faire usage dans les conditions ci-dessous prescrites de signaux phoniques puissants émettant trois sortes d'appels suivant les schémas A, B, C, figurés par les croquis ci-contre :

Schéma A : Sons brefs de trois secondes avec intervalles de trois secondes. Ces appels doivent être faits par les temps de brouillard, de brume, de bruine, de neige ou pendant les forts grains de pluie.

Schéma B : Alternativement sons brefs de trois secondes et sons longs de huit secondes, avec intervalles de trois secondes. Ces appels doivent être faits par les aéronefs se disposant à atterrir.

Schéma C : Sons longs de neuf secondes avec intervalles de trois secondes. Ces appels seront faits si possible par les aéronefs en détresse.

Schéma A : — — —
 Schéma B : — — — —
 Schéma C : —————

Signaux de détresse.

ART. 10. — Outre les signes phoniques suivant le schéma C, les ballons dirigeables et les ballons libres observeront autant que possible les prescriptions suivantes : en cas de détresse au-dessus des terres comme au-dessus des mers,

a) de jour, les ballons dirigeables feront apparaître, sous la nacelle, un pavillon rouge triangulaire, et montreront les deux boules noires superposées prévues à l'article 8;

de nuit, ils feront agiter ou clignoter un feu blanc en éteignant leurs feux de côté;

b) un ballon libre montrera de jour un pavillon rouge triangulaire sous la nacelle et de nuit un feu blanc.

Emploi du lest.

ART. 11. — Il est interdit d'employer d'autre lest que du sable fin ou de l'eau.

Règlement du brevet de pilote aviateur

Épreuves pratiques.

Transports publics.

Épreuve de hauteur et de vol plané. — Un vol sans escale au cours duquel le pilote se maintiendra pendant une heure au moins à une hauteur d'au moins 2.000 mètres au-dessus de son point de départ.

La descente se terminera par un vol plané, moteur arrêté, ce vol plané commencera à 500 mètres au moins au-dessus du terrain d'atterrissage.

L'atterrissage devra se faire à moins de 200 mètres d'un point fixé d'avance par les commissaires contrôleurs de l'épreuve, sans reprise du moteur.

Épreuve de maniabilité. — Un vol sans escale autour de deux poteaux (ou bouées) situés au plus à 500 mètres l'un de l'autre, en effectuant une série ininterrompue de huit dont chaque boucle comprendra alternativement l'un des deux poteaux ou bouées.

Ce vol se fera à une altitude d'au plus deux cents mètres au-dessus du terrain, sans contact avec le sol ou l'eau et sur un parcours d'une longueur minimum de 5 kilomètres, la distance comptée pour le parcours de chaque huit étant celle qui sépare les deux poteaux ou bouées.

L'atterrissage devra se faire :

1° En arrêtant définitivement le moteur au plus tard quand l'avion touche le sol ou l'eau.

2° En arrêtant définitivement l'avion à une distance de moins de 50 mètres d'un point désigné par le postulant avant l'épreuve.

Épreuve d'endurance. — 1° Un voyage triangulaire de 200 kilomètres au moins de parcours total, ce parcours étant compté d'après la longueur de chaque côté du triangle, laquelle ne devra pas être inférieure à 20 kilomètres. Ce voyage devra être effectué avec le même avion en 24 heures au plus et comporter deux escales intermédiaires obligatoires fixées par les commissions.

L'atterrissage se fera sur le terrain du départ au moins une heure après le coucher du soleil et une heure avant son lever.

2° Un voyage sans escale d'au moins 150 kilomètres en ligne droite effectué avec le même avion et dans la même journée entre le lever et le coucher du soleil.

Cette épreuve comporte un parcours d'au moins 100 kilomètres à une altitude supérieure à 1.500 mètres.

Examens techniques. — Après qu'ils auront passé les épreuves pratiques satisfaisantes, les postulants subiront sur convocation deux examens, l'un

sur les avions et leur manœuvre, l'autre sur les moteurs, d'après le programme ci-joint.

OBSERVATIONS

La délivrance du brevet est facultative.

Dans chaque épreuve pratique le postulant sera seul à bord.

Les épreuves pratiques devront être effectuées dans un délai maximum de six mois compris entre la première et la dernière épreuve.

Elles pourront avoir lieu dans un ordre quelconque et être recommencées chacune une fois.

Les départs, escales et atterrissages seront constatés par deux commissaires contrôleurs dûment accrédités qui renverront au pouvoir compétent les procès-verbaux rédigés dans la forme qui leur sera indiquée. Ces procès-verbaux indiqueront les divers incidents, notamment pour les atterrissages.

Le postulant devra fournir au commencement de chaque épreuve des pièces d'identité indiscutables dont les commissaires réclameront la présentation.

Les baromètres enregistreurs seront scellés par les commissaires, qui préviendront le postulant qu'il doit exécuter l'épreuve de façon que la ligne 0 du diagramme, aussi bien avant qu'après l'atterrissage, soit suffisamment nette et en particulier suffisamment prolongée après l'arrivée et que le diagramme soit parfaitement lisible. Pour l'épreuve à moins de deux cents mètres, les commissaires refuseront les baromètres gradués au-dessus de 4.000 mètres.

Le diagramme de chaque épreuve sera enlevé par l'un des commissaires qui s'assurera que la graduation de la feuille correspond à l'altitude indiquée par la plaque fixée sur la boîte du baromètre employé. Le diagramme signé par les deux commissaires contrôleurs sera joint à leur procès-verbal.

Les pilotes pourvus du brevet militaire de pilote aviateur seront de droit titulaires du brevet de pilote pour transports publics.

Pour les particuliers, les brevets de pilotes décernés par l'Aéro Club, l'I. A. F., ainsi que le brevet militaire donneront droit à la licence de circulation.

PROGRAMME

des connaissances exigées des candidats au brevet de pilote aviateur.

1^o *Avions*. — Connaissances théoriques sommaires sur la résistance de l'air appliquée aux avions, aux gouvernails et aux hélices.

Rôles des différents organes et de leurs commandes.

Montage des avions, des hélices, du train d'atterrissage, des gouvernails et de leurs commandes.

Règles de la circulation aérienne.

2° *Moteurs.* — Généralités sur le moteur à explosion et le cycle à 4 temps. Étude des diverses fonctions du moteur, distribution, carburation, allumage, échappement.

Caractéristiques des moteurs d'aviation.

Notions sur la régulation, le rôle du volant, l'équilibrage.

Généralités sur la constitution et construction, le réglage et la mise au point des moteurs.

Causes du mauvais fonctionnement des moteurs.

Notion sur les essences et les huiles.

Description de détail du moteur d'aviation employé.

Réglage, conduite, graissage, entretien, démontage et remontage des organes principaux avec les moyens du bord. Recherche des pannes.

3° *Connaissances pratiques sur les conditions particulières des voyages aériens.* — Précautions à prendre par grands froids, aux hautes altitudes, par temps de pluie, brouillard.

Lecture de la carte, orientation, etc...

ANNEXE J

COMMISSION DE L'AÉRONAUTIQUE DE LA CONFÉRENCE DE LA PAIX

Projet de convention relative à la navigation aérienne internationale.

CHAPITRE PREMIER

Principes généraux.

ARTICLE PREMIER. — Les États contractants reconnaissent que chaque État a la souveraineté complète et exclusive de l'espace atmosphérique au-dessus de son territoire et de ses eaux territoriales.

ART. 2. — Chaque État contractant s'engage à accorder en temps de paix, aux aéronefs des autres États contractants, la liberté de passage inoffensif au-dessus de son territoire et de ses eaux territoriales, ainsi qu'au-dessus du territoire et des eaux territoriales de ses colonies, pourvu que soient observées les conditions établies dans la présente Convention.

Toutes les règles établies par un État contractant pour l'admission, sur son territoire, des aéronefs des autres États contractants, doivent être appliquées sans distinction de nationalité.

ART. 3. — Chaque État contractant a la faculté d'interdire, pour raison d'ordre militaire ou dans l'intérêt de la sécurité publique, aux aéronefs des autres États contractants, sous les peines prévues par sa législation et sous réserve qu'il ne sera fait aucune distinction à cet égard entre ses aéronefs privés et ceux des autres États contractants, le survol de certaines zones de son territoire.

S'il profite de cette faculté, il doit publier et notifier préalablement aux autres États contractants l'emplacement et l'étendue des zones interdites.

ART. 4. — Tout aéronef qui s'engage au-dessus d'une zone interdite sera tenu, dès qu'il s'en apercevra, de donner le signal de détresse prévu à l'ar-

ticle 17 de l'annexe D et devra atterrir, en dehors de la zone interdite, le plus tôt et le plus près possible, sur l'une des aéroplaces de l'État indûment survolé.

CHAPITRE II

Nationalité des aéronefs.

ART. 5. — Aucun Etat contractant n'admettra, sauf par voie d'autorisation spéciale et temporaire, la circulation, au-dessus de son territoire, d'un aéronef ne possédant pas la nationalité de l'un des États contractants.

ART. 6. — Un aéronef possède la nationalité de l'État sur le registre duquel il est immatriculé, conformément aux prescriptions du titre I (c) de l'annexe A.

ART. 7. — Un aéronef ne peut être immatriculé dans l'un des États contractants que s'il appartient en entier à des nationaux de cet État.

Une société constituée ne pourra être le propriétaire officiel d'un aéronef que si elle possède la nationalité de l'État dans lequel l'aéronef est immatriculé, si le président de la société et les deux tiers au moins des administrateurs ont cette même nationalité et si la société réunit toutes autres conditions qui pourraient être déterminées par les lois de chaque État.

ART. 8. — Un aéronef ne peut être valablement immatriculé dans plus d'un Etat.

ART. 9. — Les Etats contractants échangeront entre eux et transmettront chaque mois à la Commission internationale de navigation aérienne copie des inscriptions et radiations d'inscriptions qui auront été effectuées sur leur registre matricule dans le mois précédent.

ART. 10. — Dans la navigation internationale, tout aéronef devra, conformément aux dispositions de l'annexe A, porter une marque de nationalité et une marque d'immatriculation, ainsi que le nom et le domicile du propriétaire.

CHAPITRE III

Certificats de navigabilité et brevets d'aptitude.

ART. 11. — Dans la navigation internationale, tout aéronef devra, dans les conditions prévues à l'annexe B, être muni d'un certificat de navigabilité, délivré ou rendu exécutoire par l'État dont l'aéronef possède la nationalité.

ART. 12. — Le commandant, les pilotes, les mécaniciens et autres membres du personnel de conduite d'un aéronef doivent être pourvus de brevets d'aptitude et de licences délivrés dans les conditions prévues à l'annexe E, ou rendus exécutoires par l'État dont l'aéronef possède la nationalité.

ART. 13. — Le certificat de navigabilité, les brevets d'aptitude et les

licences délivrés, ou rendus exécutoires, par l'État dont l'aéronef possède la nationalité, et établis conformément aux règles fixées par les annexes B et E et dans la suite par la Commission internationale de navigation aérienne, seront reconnus valables par les autres États.

Chaque État a le droit de ne pas reconnaître valables pour la circulation, dans les limites et au-dessus de son propre territoire, les brevets d'aptitude et licences conférés à l'un de ses nationaux par un autre État contractant.

ART. 14. — Aucun appareil de T. S. F. ne pourra être porté par un aéronef sans une licence spéciale délivrée par l'État dont l'aéronef possède la nationalité. Ces appareils ne pourront être employés que par des membres de l'équipage munis à cet effet d'une licence spéciale.

Tout aéronef de transport public, susceptible de recevoir au moins dix personnes, devra être muni d'appareils de T. S. F. (émission et réception), lorsque les modalités d'emploi de ces appareils auront été déterminées par la Commission internationale de navigation aérienne.

Cette Commission pourra ultérieurement étendre l'obligation du port d'appareils de T. S. F. à toutes autres catégories d'aéronefs, dans les conditions et suivant les modalités qu'elle déterminera.

CHAPITRE IV

Admission à la navigation aérienne au-dessus d'un territoire étranger.

ART. 15. — Tout aéronef d'un Etat contractant a le droit de traverser un autre Etat sans y faire escale. Dans ce cas il est tenu de suivre l'itinéraire fixé par l'Etat survolé. Toutefois, pour des raisons de police générale, il sera obligé d'atterrir s'il en reçoit l'ordre au moyen de signaux prévus à l'annexe D.

Tout aéronef qui se rend d'un Etat dans un autre Etat doit, si le règlement de ce dernier l'exige, atterrir dans une des aéroplaces fixées par lui. Notification de ces aéroplaces sera envoyée par les Etats contractants à la Commission internationale de navigation aérienne, qui transmettra cette notification à tous les Etats contractants.

L'établissement des voies internationales de navigation aérienne est subordonné à l'assentiment des Etats survolés.

ART. 16. — Chaque Etat contractant aura la faculté de réserver à ses aéronefs nationaux le transport commercial de personnes et de marchandises entre deux points de son territoire.

ART. 17. — Si un Etat contractant établit des restrictions de la nature de celles visées à l'article 16, ses propres aéronefs pourront être l'objet des mêmes restrictions dans tout autre Etat contractant, même si ce dernier Etat n'impose pas ces restrictions aux autres aéronefs étrangers.

Les restrictions et les réserves prévues à l'article 16 seront immédiate-

ment publiées et communiquées à la Commission internationale de navigation aérienne, qui les notifiera aux Etats intéressés.

ART. 18. — Le passage ou le transit, avec ou sans atterrissage, et les arrêts raisonnablement nécessaires à ce transit, de tout aéronef à travers le territoire d'un Etat contractant, ne donneront lieu à aucune saisie ou détention de l'aéronef par cet Etat, ou pour son compte, ou par une personne quelconque de cet Etat ou pour le compte de cette personne, en raison du fait que la construction ou le mécanisme dudit aéronef ferait infraction à un brevet, dessin ou modèle quelconque dûment déposé ou enregistré dans cet Etat. Toute réclamation contre une infraction de ce genre devra être faite dans le pays d'origine de l'aéronef.

CHAPITRE V

Règles à observer au départ, en cours de route et à l'atterrissage.

ART. 19. — Tout aéronef engagé dans la navigation internationale doit être muni de :

- a) Un certificat d'immatriculation, conformément à l'annexe A ;
- b) Un certificat de navigabilité, conformément à l'annexe B ;
- c) Les brevets et licences du commandant, des pilotes et des hommes d'équipage, conformément à l'annexe E ;
- d) S'il transporte des passagers : la liste nominale de ceux-ci ;
- e) S'il transporte des marchandises : les connaissements et le manifeste ;
- f) Les livres de bord, conformément à l'annexe C ;
- g) S'il est muni d'appareils de T. S. F. : la licence spéciale prévue à l'article 14.

ART. 20. — Les livres de bord seront conservés pendant deux ans après la dernière inscription que l'on y aura portée.

ART. 21. — Au départ d'un aéronef, les autorités du pays auront, dans tous les cas, le droit de visiter l'aéronef et de vérifier tous les documents dont il doit être muni.

ART. 22. — A l'atterrissage d'un aéronef, les autorités du pays auront, dans tous les cas, le droit de visiter l'aéronef et de vérifier tous les documents dont il doit être muni.

ART. 23. — Toute personne à bord d'un aéronef doit se conformer aux lois et règlements de l'Etat où elle se trouve.

En cas de survol sans escale, de frontière à frontière, toute personne à bord doit se conformer aux lois et règlements édictés par le pays survolé, en vue de rendre inoffensif le passage.

Les rapports de droit qui se forment entre personnes à bord d'un aéronef en vol sont régis par la loi du pays dont l'aéronef porte la nationalité.

En cas de crime ou de délit commis entre personnes à bord d'un aéronef en vol, la loi de l'Etat survolé n'a compétence que si, commis contre l'un des ressortissants de cet Etat, le crime ou le délit est suivi, au cours de ce même voyage, d'un atterrissage sur le territoire de ce même Etat.

L'Etat survolé a compétence à l'égard de toutes infractions :

- 1° Aux lois de sûreté générale ainsi qu'aux lois militaires et fiscales ;
- 2° Aux règlements relatifs à la navigation aérienne.

ART. 24. — Les aéronefs des Etats contractants auront droit, pour l'atterrissage, notamment en cas de détresse, aux mêmes mesures d'assistance que les aéronefs nationaux.

Pour le sauvetage des appareils perdus en mer, on appliquera, dans la mesure du possible, les règlements édictés par les divers Etats contractants pour le sauvetage des navires.

ART. 25. — Toute aéroplace d'un Etat contractant, ouverte, contre paiement de certains droits, à l'usage public des aéronefs nationaux sera, dans les mêmes conditions, ouverte aux aéronefs de tous les autres Etats contractants.

Pour chacune de ces aéroplaces, il y aura un tarif unique d'atterrissage et de séjour, applicable indifféremment aux aéronefs nationaux ou étrangers.

ART. 26. — Chacun des Etats contractants s'engage à prendre des mesures pour obliger tout aéronef naviguant au-dessus de son territoire, et tout aéronef portant son pavillon, en quelque lieu qu'il se trouve, à se conformer aux règlements prévus à l'annexe D de la présente Convention. Il punira toutes personnes qui n'obéiraient pas à ces règlements.

CHAPITRE VI

Transports interdits.

ART. 27. — Le transport, par aéronefs, des explosifs, armes et munitions de guerre, est interdit dans la circulation internationale. Il ne sera permis à aucun aéronef étranger de transporter des articles de cette nature, d'un point à un autre du territoire d'un même Etat contractant.

ART. 28. — Chaque Etat peut interdire ou régler le transport ou l'usage d'appareils photographiques. Toute réglementation de ce genre devra être immédiatement notifiée à la Commission internationale de navigation aérienne, qui communiquera cette information à tous les autres Etats contractants.

ART. 29. — Pour des raisons de sécurité publique, le transport des objets, autres que ceux mentionnés aux articles 27 et 28, pourra être soumis à des restrictions par un Etat contractant. Toute réglementation de cette nature devra être immédiatement notifiée à la Commission internatio-

nale de navigation aérienne, qui communiquera cette information à tous les autres Etats contractants.

ART. 30. — Toutes les restrictions mentionnées à l'article 29 doivent s'appliquer indifféremment aux aéronefs nationaux et étrangers.

CHAPITRE VII

Aéronefs d'Etat.

ART. 31. — Sont considérés comme aéronefs d'Etat :

- a) Les aéronefs militaires ;
- b) Les aéronefs exclusivement affectés à un service d'Etat, tel que : Postes, Douanes, Police.

Les autres aéronefs sont des aéronefs privés. Tous les aéronefs d'Etat autres que les aéronefs militaires, de douane ou de police, seront traités comme des aéronefs privés et soumis, comme tels, à toutes les dispositions de la présente Convention.

ART. 32. — Est considéré comme aéronef militaire tout aéronef commandé par un militaire commissionné à cet effet.

ART. 33. — Le survol d'un Etat contractant par un aéronef militaire d'un autre Etat contractant et l'atterrissage d'un tel aéronef dans cet Etat sont interdits à moins d'une autorisation spéciale.

En ce dernier cas, l'aéronef militaire, à défaut de stipulation spéciale, jouira des privilèges d'exterritorialité qui sont habituellement accordés aux navires de guerre étrangers.

Un aéronef militaire qui est forcé d'atterrir, ou qui est requis ou sommé d'atterrir, n'acquerra, par ce fait, aucun droit d'exterritorialité.

ART. 34. — Des accords d'Etat à Etat détermineront dans quels cas les aéronefs de police et de douane peuvent être autorisés à passer la frontière.

En aucun cas, ils ne bénéficieront de l'exterritorialité.

CHAPITRE VIII

Commission internationale de navigation aérienne.

ART. 35. — Il sera institué, sous le nom de Commission internationale de navigation aérienne, et comme faisant partie de l'organisation de la Ligue des Nations, une Commission permanente composée de :

Deux représentants pour chacun des Etats suivants : Etats-Unis d'Amérique, France, Italie et Japon ;

Un représentant pour la Grande-Bretagne et un pour chacun des Dominions britanniques et pour l'Inde ;

Un représentant pour chacun des autres Etats contractants.

Chacun des cinq premiers Etats (la Grande-Bretagne avec ses Dominions et l'Inde comptant à cette fin comme un Etat) aura le plus petit nombre

entier de voix tel que, ce nombre étant multiplié par cinq, le résultat obtenu dépasse d'au moins une voix le total des voix de tous les autres Etats contractants.

Tous les Etats autres que les cinq premiers auront chacun une voix.

La Commission internationale de navigation aérienne déterminera les règles de sa propre procédure et le lieu de son siège permanent, mais elle sera libre de se réunir en tels endroits qu'elle jugera convenables. Sa première réunion aura lieu à Paris. La convocation pour cette réunion sera faite par le Gouvernement français, aussitôt que la majorité des Etats signataires lui auront notifié leur ratification de la présente Convention.

Cette Commission aura les attributions suivantes :

a) Recevoir des propositions de tout Etat contractant, ou lui en adresser, à l'effet de modifier ou d'amender les dispositions de la présente Convention ; notifier les changements adoptés ;

b) Exercer les fonctions qui lui sont dévolues par le présent article et par les articles 9, 13, 14, 15, 16, 28, 29 et 38 de la présente Convention ;

c) Apporter tous amendements aux dispositions des annexes techniques ;

d) Centraliser et communiquer aux Etats contractants les informations de toute nature concernant la navigation aérienne internationale ;

e) Centraliser et communiquer aux Etats contractants tous les renseignements d'ordre radiotélégraphique, météorologique et médical intéressant la navigation aérienne ;

f) Assurer la publication de cartes pour la navigation aérienne, conformément aux dispositions de l'annexe F ;

g) Donner des avis sur les questions que les Etats pourront soumettre à son examen.

Toute modification dans les dispositions de l'une quelconque des annexes pourra être apportée par la Commission internationale de navigation aérienne, lorsque ladite modification aura été approuvée par les trois quarts du total possible des voix. Elle aura son plein effet dès qu'elle aura été notifiée, par la Commission internationale de navigation aérienne, à tous les Etats contractants.

Toute modification proposée aux articles de la présente Convention sera discutée par la Commission internationale de navigation aérienne, qu'elle émane de l'un des Etats contractants ou de la Commission internationale de navigation aérienne elle-même. Aucune modification de cette nature ne pourra être proposée à l'acceptation des Etats contractants, si elle n'a été approuvée par les deux tiers au moins du total possible des voix, c'est-à-dire du total des voix qui pourraient être exprimées si tous les Etats étaient présents.

Les modifications apportées aux articles de la Convention (exception faite des annexes) doivent, avant de porter effet, être officiellement adoptées par les Etats contractants.

Les frais d'organisation et de fonctionnement de la Commission interna-

tionale de navigation aérienne seront supportés par les Etats contractants, au prorata du nombre des voix dont ils disposent.

Les frais occasionnés par l'envoi de délégations techniques seront supportés par leurs Etats respectifs.

CHAPITRE IX

Dispositions finales.

ART. 36. — Chacun des Etats contractants s'engage à coopérer autant que possible aux mesures internationales concernant :

a) La centralisation et la distribution des renseignements statistiques, ainsi que d'informations courantes et spéciales, touchant la météorologie, conformément aux dispositions de l'annexe G ;

b) La publication de cartes aéronautiques unifiées, ainsi que l'établissement d'un système uniforme de repères aéronautiques, conformément aux dispositions de l'annexe F ;

c) L'usage de la radiotélégraphie dans la navigation aérienne; l'établissement des stations radiotélégraphiques nécessaires, ainsi que l'observation des règlements radiotélégraphiques internationaux.

ART. 37. — Des dispositions générales relatives aux douanes, en ce qui concerne la navigation aérienne internationale, font l'objet d'un accord particulier figurant comme annexe H à la présente Convention.

Rien, dans la présente Convention, ne pourra être interprété comme étant de nature à empêcher les Etats contractants de conclure, conformément aux principes établis par la Convention elle-même, des protocoles spéciaux d'Etat à Etat à propos des Douanes, de la Police, des Postes ou de tous autres sujets d'intérêt commun relatifs à la navigation aérienne.

ART. 38. — En cas de dissentiment entre deux ou plusieurs Etats relativement à l'interprétation de la présente Convention, le litige sera réglé par la Cour permanente de justice internationale qui sera établie par la Ligue des Nations et, par voie d'arbitrage, jusqu'à l'organisation de cette Cour.

Si les parties ne s'entendent pas directement sur le choix des arbitres, elles procéderont ainsi :

Chacune des parties nommera un arbitre et les deux arbitres se réuniront pour en désigner un troisième. S'ils ne peuvent y réussir, les parties désigneront chacune un Etat tiers et les Etats tiers ainsi désignés procéderont à la désignation du troisième arbitre, soit d'un commun accord, soit en proposant chacun un nom, puis en laissant au sort le soin de choisir entre eux.

En cas de dissentiment entre deux ou plusieurs Etats contractants relativement à l'un des règlements techniques annexés à la présente Convention, le point en litige sera réglé par la Commission internationale de navigation aérienne, à la majorité des voix.

Au cas où le différend porterait sur le point de savoir si la question

engage l'interprétation de la Convention elle-même ou celle d'un règlement, il appartiendra à l'arbitre, tel qu'il est prévu au § 1^{er} du présent article, de statuer souverainement sur ce point.

ART. 39. — En cas de guerre, les stipulations de la présente Convention ne portent pas atteinte à la liberté d'action des Etats contractants, soit comme belligérants, soit comme neutres.

ART. 40. — Les dispositions de la présente Convention sont complétées par les annexes A à H, qui ont la même valeur et entrent en vigueur en même temps que la Convention elle-même.

ART. 41. — Les Dominions britanniques et l'Inde sont considérés comme des Etats aux fins de la présente Convention.

Les pays de protectorat et les territoires administrés par la Ligue des Nations, ou placés sous son contrôle, sont, aux fins de la présente Convention, considérés comme faisant partie de l'Etat protecteur ou mandataire, pour ce qui concerne leur territoire et leurs nationaux.

ART. 42. — La présente Convention entrera en vigueur au fur et à mesure de l'échange des ratifications, lequel aura lieu au plus tard dans le délai d'un an.

Les ratifications seront déposées aux archives du ministère des Affaires étrangères de la République française.

ART. 43. — Les États qui n'ont pas pris part à la présente guerre seront admis à adhérer à la présente Convention sur leur simple déclaration notifiée au ministère des Affaires étrangères de la République française, lequel portera cette adhésion à la connaissance des États contractants.

ART. 44. — Tout État ayant pris part à la présente guerre, mais n'ayant pas participé à l'élaboration de cette Convention, pourra, s'il en manifeste le désir, être admis à y adhérer, s'il est membre de la Ligue des Nations, ou bien, jusqu'au 1^{er} janvier 1923, par un vote unanime des États signataires et adhérents, ou encore, après le 1^{er} janvier 1923, par un vote affirmatif réunissant au moins les trois quarts du nombre total possible des voix des États signataires et adhérents, les votes des différents États ayant le même poids que celui prévu pour la Commission internationale de navigation aérienne à l'article 35 de la présente Convention.

Le ministère des Affaires étrangères de la République française recevra, dans les conditions prévues au présent article, les demandes d'adhésion à cette Convention; il les communiquera aux États contractants, recevra les votes de ceux-ci et leur notifiera le résultat du vote.

ART. 45. — Aucune dénonciation de la présente Convention n'aura d'effet qu'au regard de l'État qui l'aura notifiée. Cette notification ne pourra être remise avant le 1^{er} janvier 1922 (mil neuf cent vingt-deux) et la dénonciation n'aura d'effet qu'un an au moins après la remise de la notification.

Les notifications prévues par cet article seront remises au ministère des

Affaires étrangères de la République française qui les communiquera aux États contractants.

Fait à Paris, le 1919, en langues française et anglaise, qui auront même valeur et autorité, et en un seul exemplaire qui restera déposé aux Archives du Gouvernement français. Des copies dûment certifiées seront adressées, par voie diplomatique, aux États contractants.

Annexe A

Marques à porter sur les aéronefs.

.....

Annexe B

Certificat de navigabilité.

.....

Annexe C

Livres de bord.

.....

Annexe D

Règlement sur les feux et signaux.

Code de la circulation aérienne.

.....

Annexe E

Conditions minima requises pour l'obtention de brevets de pilotes ou de navigateurs.

.....

Annexe F

Cartes internationales et repères aéronautiques.

.....

Annexe G

Réunion et distribution d'informations météorologiques.

.....

Annexe H

Douanes.

Dispositions générales.

1. — Les aéronefs allant à l'étranger ne peuvent partir que des aéro-

dromes spécialement désignés par l'Administration des douanes de chaque Etat contractant et dénommés « aéroplaces douanières ».

Ceux venant de l'étranger ne peuvent atterrir que dans les mêmes aéroplaces.

2. — Tout aéronef qui se rend d'un Etat dans un autre doit obligatoirement franchir la frontière entre certains points déterminés par les Etats contractants. Ces points sont indiqués sur les cartes aéronautiques.

3. — Toute information utile concernant les aéroplaces douanières d'un Etat, y compris tout changement apporté à la liste, avec les changements correspondants nécessaires sur les cartes aéronautiques, les dates auxquelles ces changements deviennent valides et toutes autres informations concernant les aéroplaces internationales qui seraient créées, seront notifiées par l'Etat intéressé à la Commission internationale de navigation aérienne qui communiquera ces informations à tous les Etats contractants. Les Etats contractants pourront se mettre d'accord pour établir des aéroplaces internationales réunissant les services douaniers de deux ou plusieurs Etats.

4. — Lorsque, par suite d'un cas de force majeure dont il devra être justifié, l'aéronef franchira la frontière en un point autre que ceux désignés, il devra atterrir dans la plus prochaine aéroplace douanière située sur l'itinéraire de son voyage. S'il est obligé d'atterrir avant de parvenir à cette aéroplace, il préviendra les services de police ou de douane les plus voisins.

Il ne pourra repartir qu'avec l'autorisation de ces services qui, après vérification, viseront le carnet de route ainsi que le manifeste prévu au § 5 et désigneront au pilote l'aéroplace douanière où il devra obligatoirement aller effectuer les opérations de dédouanement.

5. — Avant leur départ ou dès leur arrivée, suivant qu'ils vont à l'étranger ou qu'ils en viennent, les pilotes présentent aux autorités de l'aéroplace leur carnet de route et, s'il y a lieu, le manifeste des marchandises et provisions de bord qu'ils transportent.

6. — Le manifeste est conforme au modèle n° 1 ci-joint.

Les marchandises font obligatoirement l'objet de déclarations en détail, établies par les expéditeurs et conformes au modèle n° 2 ci-joint.

Tout Etat contractant a la faculté d'exiger l'inscription, soit sur le manifeste, soit dans la déclaration pour la douane, de telles indications supplémentaires qu'il juge nécessaires.

7. — Avant le départ, s'il s'agit d'un aéronef transportant des marchandises, l'agent fiscal, au vu du manifeste et des déclarations, procède aux vérifications réglementaires et vise le carnet de route ainsi que le manifeste. Il appuie d'un cachet sa signature.

Il revêt de son sceau les marchandises ou les groupes de marchandises pour lesquels cette formalité est exigée.

A l'arrivée, l'agent fiscal constate l'intégrité des scellés, procède aux opérations du dédouanement, vise le carnet de route et conserve le manifeste.

S'il s'agit d'un aéronef ne transportant pas de marchandises, il est simplement soumis au visa de son carnet de route par les services de police et de douane.

Le combustible à bord ne sera pas passible de droit de douane, pourvu que la quantité ne dépasse pas celle nécessaire à l'accomplissement du voyage tel qu'il est défini sur le carnet de route.

8. — Par exception aux règles générales, certaines catégories d'aéronefs, notamment les aéronefs postaux, ceux appartenant à des compagnies de transports aériens régulièrement constituées et autorisées et ceux appartenant à des membres de sociétés de tourisme reconnues et ne se livrant ni au transport public de personnes ni au transport des marchandises, pourront être dispensés d'atterrir à l'aérodrome douanier et autorisés à commencer ou à finir leur voyage en certaines aérodromes de l'intérieur, désignées par l'Administration des douanes et de la police de chaque Etat et où les formalités douanières seront remplies.

Toutefois, ces aéronefs devront suivre la route normale aéronautique et se faire reconnaître, par des signaux convenus, à leur passage de la frontière.

Régime applicable aux appareils et aux marchandises.

9. — Les aéronefs atterrissant en pays étranger acquittent, en principe, les droits de douane, s'il en existe.

S'ils doivent être réexportés, ils bénéficient du régime de l'acquit-à-caution ou de la consignation des droits.

S'il se forme, entre deux ou plusieurs pays une Union des sociétés de tourisme, les aéronefs desdits pays jouiront du régime du « triptyque ».

10. — Les marchandises arrivant par aéronef sont considérées comme provenant du pays où le carnet de route et le manifeste ont été visés par l'agent fiscal.

Elles sont, en ce qui concerne leur origine et les divers régimes douaniers, soumises à des règles analogues à celles applicables aux marchandises importées par terre ou par mer.

11. — Pour les marchandises exportées en décharge de compte d'admission temporaire ou d'entrepôt, ou passibles de taxes intérieures, les expéditeurs justifient du passage à l'étranger par la production d'un certificat des douanes de destination.

Transit aérien.

12. — Lorsque, pour atteindre sa destination, un aéronef doit survoler

un ou plusieurs des pays contractants, sous réserve du droit de souveraineté appartenant à chacun de ces pays, deux cas sont à distinguer :

1° Si l'aéronef ne dépose ni ne reprend des passagers ou des marchandises, il ne sera tenu que de suivre la route normale et de se faire reconnaître par signaux à son passage au-dessus des points désignés à cet effet;

2° Dans les autres cas, une escale obligatoire dans une aéroplace douanière lui sera imposée, et le nom de cette aéroplace sera inscrit sur le carnet de route, avant le départ. A l'escale, les autorités douanières examineront les papiers et le chargement et prendront, le cas échéant, les dispositions nécessaires pour assurer la réexportation de l'appareil et des marchandises, ou l'acquittement des droits.

Les dispositions de l'article 9, 2° alinéa, sont applicables aux marchandises qui doivent être réexportées.

Si l'aéronef dépose ou reprend des marchandises, l'agent fiscal le constate sur le manifeste dûment complété et appose, s'il y a lieu, de nouveaux scellés.

Dispositions diverses.

13. — Tout aéronef en marche, en quelque lieu qu'il se trouve, doit se soumettre aux injonctions des postes et aéronefs de police ou de douane de l'Etat survolé.

14. — Les agents des douanes et des contributions indirectes et, d'une façon générale, les représentants de l'autorité publique, ont libre accès dans tous les lieux de départ et d'atterrissage d'aéronefs; ils peuvent, en outre, visiter tout aéronef et son chargement, pour exercer leurs droits de surveillance.

15. — Sauf pour les aéronefs postaux, tous déchargements et jets, sauf le lest, en cours de route, pourront être interdits.

16. — En plus des pénalités qui peuvent être édictées, par les lois du pays lésé, pour infraction aux dispositions qui précèdent, cette infraction sera notifiée à l'Etat dans lequel l'aéronef est immatriculé; cet Etat suspendra, soit pour une durée limitée, soit à titre définitif, la validité du certificat d'immatriculation de l'aéronef en faute.

17. — Les dispositions de la présente annexe ne s'appliquent ni aux aéronefs militaires titulaires d'une autorisation spéciale (art. 31, 32 et 33 de la Convention), ni aux aéronefs de police et de douane (art. 31 et 34 de la Convention).

(Les modèles nos 1 et 2 ne sont pas reproduits ici).

ANNEXE K

CONVENTION

*portant réglementation de la navigation aérienne
signée à Paris le 13 octobre 1919.*

Les États-Unis d'Amérique, la Belgique, la Bolivie, le Brésil, l'Empire britannique, la Chine, Cuba, l'Équateur, la France, la Grèce, le Guatemala, Haïti, le Hedjaz, le Honduras, l'Italie, le Japon, le Libéria, le Nicaragua, le Panama, le Pérou, la Pologne, le Portugal, la Roumanie, l'État Serbe-Croate-Slovène, le Siam, l'État tchéco-slovaque et l'Uruguay,

Considérant les progrès de la navigation aérienne et l'intérêt universel d'une réglementation commune;

Estimant qu'il est nécessaire de poser, dès à présent, certains principes et certaines règles propres à éviter des controverses;

Animés du désir de favoriser le développement par l'air des communications internationales dans un but pacifique;

Ont résolu de conclure une Convention à cet effet et ont désigné pour leurs plénipotentiaires, sous réserve de la faculté de pourvoir à leur remplacement pour la signature, savoir :

LE PRÉSIDENT DES ETATS-UNIS D'AMÉRIQUE :

L'Honorable Frank Lyon Polk, sous-secrétaire d'Etat;

SA MAJESTÉ LE ROI DES BELGES :

M. Paul Hymans, ministre des Affaires étrangères, ministre d'Etat;

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE DE BOLIVIE :

M. Ismaël Montès, envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire de Bolivie à Paris;

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE DU BRÉSIL :

M. Olyntho de Magalhes, envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire du Brésil à Paris;

SA MAJESTÉ LE ROI DU ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE ET
DES TERRITOIRES BRITANNIQUES AU DELA DES MERS, EMPEREUR DES INDES :

Le Très Honorable David Lloyd George, M. P., premier Lord de la
Trésorerie et premier Ministre;

Et :

Pour le DOMINION DU CANADA :

L'Honorable Sir Albert Edward Kemp, K. C. M. G., ministre des
Forces d'outre-mer;

Pour le COMMONWEALTH D'AUSTRALIE :

L'Honorable George Foster Pearce, ministre de la Défense;

Pour l'UNION SUD-AFRICAINE :

Le Très honorable vicomte Milner, G. C. B., G. C. M. G.;

Pour le DOMINION DE LA NOUVELLE-ZÉLANDE :

L'Honorable Sir Thomas Mackenzie, K. C. M. G., haut commissaire
pour la Nouvelle-Zélande dans le Royaume-Uni;

Pour l'INDE :

Le Très Honorable baron Sinha, K. C., sous-secrétaire d'Etat pour
l'Inde;

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE CHINOISE :

M. Vikyiun Wellington Koo, envoyé extraordinaire et ministre pléni-
potentiaire de Chine à Washington;

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE CUBAINE :

M. Antonio Sanchez de Bustamante, doyen de la Faculté de droit de
l'Université de La Havane, président de la Société cubaine de droit
international;

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE DE L'EQUATEUR :

M. Henrique Dorn y de Alsua, envoyé extraordinaire et ministre plé-
nipotentiaire de l'Equateur à Paris;

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE :

M. Georges Clemenceau, président du Conseil, ministre de la Guerre;

SA MAJESTÉ LE ROI DES HELLÈNES :

M. Nicolas Politis, ministre des Affaires étrangères;

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE DE GUATÉMALA :

M. Joaquim Mendez, ancien ministre d'Etat aux Travaux publics et à
l'Instruction publique, envoyé extraordinaire et ministre plénipoten-

tiaire du Guatémala à Washington, envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire en mission spéciale à Paris;

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE D'HAÏTI :

M. Tertullien Guilbaud, envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire d'Haïti à Paris;

SA MAJESTÉ LE ROI DU HEDJAZ :

M. Rustem Haidar;

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE DU HONDURAS :

Le docteur Policarpe Bonilia, en mission spéciale à Washington, ancien Président de la République du Honduras, envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire;

SA MAJESTÉ LE ROI D'ITALIE :

L'Honorable Tommaso Tittoni, sénateur du Royaume, ministre des Affaires étrangères;

SA MAJESTÉ L'EMPEREUR DU JAPON :

M. K. Matsui, ambassadeur extraordinaire et plénipotentiaire de Sa Majesté l'Empereur du Japon à Paris;

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE DE LIBÉRIA :

L'Honorable C. D. B. King, secrétaire d'Etat;

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE DU NICARAGUA :

M. Salvador Chamorro, président de la Chambre des députés;

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE DE PANAMA :

M. Antonio Burgos, envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire de Panama à Madrid;

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE DU PÉROU :

M. Carlos G. Candamo, envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire du Pérou à Paris;

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE POLONAISE :

M. Ignace J. Paderewski, président du Conseil des ministres, ministre des Affaires étrangères;

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE PORTUGAISE :

Le docteur Affonso da Costa, ancien président du Conseil des ministres.

SA MAJESTÉ LE ROI DE ROUMANIE :

M. Nicolas Misu, envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire de Roumanie à Londres;

Annexe K. — 300 —

SA MAJESTÉ LE ROI DES SERBES, DES CROATES ET DES SLOVÈNES :

M. Milenko R. Vesnitch, envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire de Sa Majesté le Roi des Serbes, des Croates et des Slovènes à Paris ;

SA MAJESTÉ LE ROI DE SIAM :

Son Altesse le prince Charoon, envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire de Sa Majesté le Roi de Siam à Paris ;

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE TCHÉCO-SLOVAQUE :

M. Charles Kramàr, président du Conseil des ministres ;

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE DE L'URUGUAY :

M. Juan Antonio Buero, ministre de l'Industrie, ancien ministre des Affaires étrangères ;

Lesquels ont convenu des dispositions suivantes :

ARTICLE PREMIER (*voir ce texte à l'annexe X ci-après*) (1).

ART. 2. — — — — —

ART. 3. — — — — —

ART. 4. — — — — —

ART. 5. — Aucun Etat contractant n'admettra, si ce n'est par une autorisation spéciale et temporaire, la circulation, au-dessus de son territoire, d'un aéronef ne possédant pas la nationalité de l'un des États contractants.

ART. 6 à 33 (*voir ces textes à l'annexe X ci-après*).

ART. 34. — Il sera institué sous le nom de Commission internationale de navigation aérienne, une commission internationale permanente placée sous l'autorité de la Société des Nations et composée de :

Deux représentants pour chacun des États suivants : États-Unis d'Amérique, France, Italie et Japon ;

Un représentant pour la Grande-Bretagne et un pour chacun des Dominions britanniques et pour l'Inde ;

Un représentant pour chacun des autres États contractants.

Chacun des cinq premiers Etats (Grande-Bretagne avec ses Dominions et l'Inde comptant à cette fin comme un Etat) aura le plus petit nombre entier de voix tel que, ce nombre étant multiplié par cinq, le résultat obtenu

(1) La Convention a été établie en trois langues : français, anglais et italien. Le texte français est seul reproduit ici.

dépasse d'au moins une voix le total des voix de tous les autres Etats contractants.

Tous les États autres que les cinq premiers auront chacun une voix.

La Commission internationale de navigation aérienne déterminera les règles de sa propre procédure et le lieu de son siège permanent, mais elle sera libre de se réunir en tels endroits qu'elle jugera convenables. Sa première réunion aura lieu à Paris. La convocation pour cette réunion sera faite par le Gouvernement français, aussitôt que la majorité des États signataires lui auront notifié leur ratification de la présente Convention.

Cette Commission aura les attributions suivantes :

- a) Recevoir les propositions de tout État contractant, ou lui en adresser, à l'effet de modifier ou d'amender les dispositions de la présente Convention ; notifier les changements adoptés ;
- b) Exercer les fonctions qui lui sont dévolues par le présent article et les articles 9, 13, 14, 15, 16, 27, 28, 36 et 37 de la présente Convention ;
- c) Apporter tous amendements aux dispositions des annexes A à G ;
- d) Centraliser et communiquer aux États contractants les informations de toute nature concernant la navigation aérienne internationale ;
- e) Centraliser et communiquer aux États contractants tous les renseignements d'ordre radiotélégraphique, météorologique et médical intéressant la navigation aérienne ;
- f) Assurer la publication de cartes pour la navigation aérienne, conformément aux dispositions de l'annexe F ;
- g) Donner des avis sur les questions que les États pourront soumettre à son examen.

Toute modification dans les dispositions de l'une quelconque des annexes pourra être apportée par la Commission internationale de navigation aérienne, lorsque ladite modification aura été approuvée par les trois quarts du total possible des voix, c'est-à-dire du total des voix qui pourraient être exprimées si tous les Etats étaient présents. Cette modification aura plein effet dès qu'elle aura été notifiée, par la Commission internationale de navigation aérienne, à tous les Etats contractants.

Toute modification proposée aux articles de la présente Convention sera discutée par la Commission internationale de navigation aérienne, qu'elle émane de l'un des Etats contractants ou de la Commission elle-même. Aucune modification de cette nature ne pourra être proposée à l'acceptation des Etats contractants si elle n'a été approuvée par les deux tiers au moins du total possible des voix.

Les modifications apportées aux articles de la Convention (exception faite des annexes) doivent, avant de porter effet, être expressément adoptées par les États contractants.

Les frais d'organisation et de fonctionnement de la Commission interna-

tionale de navigation aérienne seront supportés par les Etats contractants, au prorata du nombre des voix dont ils disposent.

Les frais occasionnés par l'envoi de délégations techniques seront supportés par leurs Etats respectifs.

ART. 35 à 43 (*voir ces textes à l'annexe X ci-après*).

Clauses finales et annexes. — —

ANNEXE L

PROTOCOLE ADDITIONNEL

à la Convention du 13 octobre 1919 portant réglementation de la navigation aérienne

(1^{er} mai 1920.)

LES HAUTES PARTIES CONTRACTANTES se déclarent prêtes à accorder, sur la demande des Etats signataires ou adhérents intéressés et seulement dans les cas où ils jugeront les raisons invoquées dignes d'être prises en considération, des dérogations à l'article 5 de la Convention.

Les demandes seront adressées au Gouvernement de la République française, qui les communiquera à la Commission internationale de navigation aérienne prévue à l'article 34 de la Convention.

La Commission internationale de navigation aérienne examinera chaque demande, qui ne pourra être proposée à l'acceptation des Etats contractants si elle n'a été approuvée par les deux tiers au moins du total possible des voix, c'est-à-dire du total des voix qui pourraient être exprimées si tous les Etats étaient présents.

Chaque dérogation accordée devra, avant de porter effet, être expressément acceptée par les Etats contractants.

La dérogation accordée aura pour effet d'autoriser l'Etat contractant qui en sera bénéficiaire à admettre la circulation au-dessus de son territoire des aéronefs d'un ou de plusieurs Etats non contractants désignés et seulement pour une période de temps limitée fixée dans le texte de la décision accordant la dérogation.

A l'expiration de cette période, la dérogation sera renouvelée par tacite reconduction pour une période de même durée à moins que l'un des Etats contractants ne déclare s'y opposer.

En outre, les Hautes Parties Contractantes décident de fixer au 1^{er} juin 1920 l'expiration du délai de signature du présent Protocole et, en

raison de la connexité du présent Protocole avec la Convention du 13 octobre 1919, de proroger, jusqu'à cette date, le délai de signature de ladite Convention.

Fait à Paris, le premier mai mil neuf cent vingt, en un seul exemplaire, qui restera déposé dans les Archives du Gouvernement de la République française, et dont des copies authentiques seront remises aux Etats contractants.

Ledit exemplaire, daté comme il est dit ci-dessus, pourra être signé jusqu'au premier juin mil neuf cent vingt inclusivement.

En foi de quoi, les plénipotentiaires ci-après, dont les pouvoirs ont été reconnus en bonne et due forme, ont signé le présent Protocole dont les textes français, anglais et italien auront même valeur.

ANNEXE M

RÉSERVES DES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE ET DU CANADA sur la Convention et le Protocole du 1^{er} mai 1920.

Le 13 avril 1920.

19, Victoria Street, LONDON.

EXCELLENCE,

J'ai l'honneur d'informer Votre Excellence que le Gouvernement du Canada m'a donné l'ordre de formuler les réserves suivantes en signant, au nom du Canada, la Convention aérienne du 13 octobre 1919.

1. — *Art. 5.* — Que, même si les Etats-Unis ne deviennent pas partie à la Convention, le Canada peut conclure avec les Etats-Unis des accords réciproques autorisant le vol d'aéronefs, dont, d'après la Convention, l'immatriculation serait normale.

2. — *Art. 5.* — Que l'immatriculation des cerfs-volants et des ballons captifs ne sera pas exigée.

3. — *Annexe A.* — Qu'il n'est pas nécessaire d'observer la classification des aéronefs ni le modèle provisoire du certificat d'immatriculation.

4. — *Annexe D.* — Qu'il n'est pas nécessaire d'adopter les stipulations inconciliables des §§ 5 et 10.

5. — *Annexe D.* — Que les dispositions de la section V peuvent être limitées aux aérodromes à l'usage des seuls avions terrestres.

6. — *Annexe E.* — Que les conditions minima spécifiées peuvent être négligées ou modifiées lorsqu'il appert qu'elles ne sont pas raisonnables ou qu'elles sont indûment dangereuses ou non justifiées.

7. — *Annexe F.* — Qu'il n'est pas nécessaire de prescrire le repérage des aérodromes spécifié dans la section II.

8. — *Annexe G.* — Qu'il n'est pas nécessaire de donner plus de deux fois par jour les renseignements spécifiés dans l'appendice I et fournis par les différentes stations météorologiques.

9. — *Annexe H.* — Qu'il n'est pas nécessaire d'observer les dispositions de ladite annexe.

J'ai également reçu l'ordre de prier Votre Excellence de bien vouloir faire parvenir une copie de ces réserves à chacun des gouvernements qui sont parties à la Convention.

J'ai l'honneur....

Signé : George H. PERLEY.

S. E. Monsieur Alexandre MILLERAND,

Président du Conseil,

Ministre des Affaires étrangères,

Paris.

AMBASSADE DES ETATS-UNIS D'AMÉRIQUE.

Paris, le 31 mai 1920.

MONSIEUR LE PRÉSIDENT,

J'ai l'honneur d'informer Votre Excellence que j'ai reçu l'ordre de formuler la déclaration suivante au nom du Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique au moment de signer la Convention aérienne signée à Paris le 13 octobre 1919.

« Les Etats-Unis se réservent expressément, en ce qui concerne l'article 3, le droit de permettre à leurs aéronefs de survoler les zones qui peuvent être interdites aux aéronefs de tourisme d'autres Etats contractants par les lois des Etats-Unis, malgré toute disposition contraire dudit article 3.

» Les Etats-Unis se réservent la liberté d'action pleine et entière en matière de douanes et ne se considèrent pas comme liés par les dispositions de l'annexe H ou de tout article de la Convention intéressant la mise en vigueur de leurs lois douanières.

» Les Etats-Unis se réservent le droit de conclure des traités, des conventions et des accords spéciaux relatifs à la navigation aérienne, avec le Dominion du Canada et/ou avec un pays quelconque de l'hémisphère occidentale, que ce Dominion et/ou ce pays soit partie ou non à la présente Convention ».

J'ai, en outre, reçu l'ordre de prier Votre Excellence de bien vouloir communiquer une copie de ces réserves à chacun des gouvernements signataires et de bien vouloir également me faire parvenir, pour que je les remette à mon gouvernement, des copies des réserves faites par d'autres gouvernements signataires.

J'ai l'honneur....

Signé : Hugh C. WALLACE.

S. E. Monsieur MILLERAND,

Président du Conseil,

Ministre des Affaires étrangères,

Paris.

AMBASSADE DES ETATS-UNIS D'AMÉRIQUE.

Paris, le 3 mai 1920.

MONSIEUR LE PRÉSIDENT,

J'ai l'honneur d'informer Votre Excellence que j'ai reçu l'ordre de formuler au nom du Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique la réserve interprétative suivante au moment de la signature du Protocole relatif à la Convention aérienne du 13 octobre 1919 :

« Les Etats-Unis signent le Protocole susvisé en faisant observer que son établissement et sa mise en vigueur ne constitueront en aucune manière un obstacle à la liberté pleine et entière des Etats-Unis de négocier avec les Etats non contractants de l'hémisphère occidentale relativement à la réglementation et au contrôle de la navigation aérienne, ainsi qu'il est exposé dans la troisième réserve faite par les Etats-Unis sur la Convention ».

J'ai l'honneur de prier Votre Excellence de bien vouloir remettre une copie de ce document à chacun des gouvernements signataires du Protocole susvisé et de bien vouloir également me faire parvenir, pour que je les remette à mon gouvernement, des copies de toutes les réserves faites par les autres gouvernements signataires.....

J'ai l'honneur.....

Signé : Hugh C. WALLACE.

A Son Excellence Monsieur MILLERAND,

Président du Conseil,

Ministre des Affaires étrangères,

Paris.

1^{er} juin 1920.

19, Victoria Street, LONDON.

EXCELLENCE,

J'ai l'honneur d'informer Votre Excellence qu'à la signature du Protocole relatif à la Convention aérienne du 13 octobre 1919, le Gouvernement du Canada désire que je formule la réserve suivante en plus de celles que contient ma communication du 13 avril 1920 :

« Le Gouvernement du Canada signe le Protocole susvisé en faisant observer que son établissement et sa mise en vigueur ne constitueront en aucune manière un obstacle à la liberté pleine et entière du Canada de conclure et de négocier des accords avec les Etats-Unis d'Amérique relatifs à la réglementation et au contrôle de la navigation aérienne entre les deux pays ».

Le Gouvernement du Canada prie Votre Excellence de bien vouloir faire parvenir une copie de cette réserve à chacun des gouvernements signataires.

J'ai l'honneur.....

Signé : George H. PERLEY.

S. E. Monsieur Alexandre MILLERAND,

Président du Conseil,

Ministre des Affaires étrangères,

Paris.

ANNEXE N

CONVENTION ENTRE LA FRANCE ET LA SUISSE

*dans le but de favoriser les communications par la voie
des airs entre les deux pays.*

(Signée à Berne, le 9 décembre 1919.)

Le Président de la République française et le Conseil fédéral suisse, animés d'un même désir de favoriser entre leurs peuples les communications par la voie des airs, ont résolu de conclure à cet effet une convention provisoire et ont délégué dans ce but leurs plénipotentiaires, savoir :

Le Président de la République française,

M. Georges Clinchant, Conseiller d'ambassade, Chargé d'affaires de France à Berne;

Le Conseil fédéral suisse :

M. le Colonel Eugène Borel;

M. le Colonel de Loriol, de l'Etat-major général;

M. le Major Isler, Commandant de l'aérodrome de Dübendorf;

M. le Docteur Otto Pinosch, Chef de bureau du contentieux de la division des Affaires étrangères;

M. le Docteur Edmond Pittard, Avocat au barreau de Genève;

M. K. Acklin, Adjoint à la première division de la Direction générale des douanes;

lesquels, après s'être fait connaître leurs pleins pouvoirs, reconnus en bonne et due forme, ont convenu des articles suivants, sous réserve de ratification :

ARTICLE PREMIER. — Le présent accord s'applique exclusivement aux aéronefs privés dûment enregistrés comme tels par l'autorité compétente de l'une des parties contractantes.

ART. 2. — Chacune des parties contractantes s'engage à accorder en temps de paix aux aéronefs de l'autre Etat, désignés à l'article premier, la liberté de passage inoffensif au-dessus de son territoire et de ses eaux territoriales, pourvu que soient observées les conditions énoncées dans le présent accord.

ART. 3. — Le Gouvernement suisse et le Gouvernement français auront la faculté d'interdire, pour des raisons d'ordre militaire ou de sécurité publique, le survol de certaines zones de leur territoire, sous les peines prévues par leur législation et sous réserve qu'il ne sera faite aucune distinction à cet égard entre les aéronefs privés des deux Etats. Les zones interdites devront être notifiées à l'Etat intéressé.

ART. 4. — Tout aéronef s'engageant au-dessus d'une zone interdite devra immédiatement donner le signal de détresse prévu au règlement de la navigation aérienne de l'Etat survolé et atterrir au plus tôt sur l'un des aérodromes de cet Etat et en dehors de la zone interdite.

ART. 5. — Tout aéronef devra être pourvu d'un livre de bord et d'un permis de navigation délivré par les autorités compétentes de l'un des deux Etats ou par une association habilitée par elles, ainsi que de sa pièce d'immatriculation. Il devra porter des marques distinctives apparentes permettant de l'identifier en plein vol.

ART. 6. — Les personnes composant l'équipage devront être munies de tous les documents exigés pour la circulation aérienne dans le pays dont l'aéronef possède la nationalité. Les parties contractantes se communiqueront réciproquement les documents en vigueur sur le territoire de chacune d'elles.

Les personnes composant l'équipage devront, en outre, être porteurs de pièces établissant leur nationalité, leur identité, leur situation militaire, et être pourvus, s'il y a lieu, de passeports.

Les passagers devront être munis de toutes les pièces d'identité et passeports exigés par les lois et règlements en vigueur.

ART. 7. — Aucun appareil de T. S. F. ne pourra être porté par un aéronef sans une licence spéciale délivrée par l'Etat dont il possède la nationalité. Ces appareils ne pourront être employés que par des membres de l'équipage munis à cet effet d'une licence spéciale.

ART. 8. — Les aéronefs engagés dans la navigation internationale entre les deux Etats pourront transporter des personnes et des marchandises d'un pays dans l'autre, à l'exclusion du trafic intérieur dans chacun de ces deux pays.

Ils devront être munis :

Pour les passagers, de la liste nominale de ceux-ci; pour les marchandises, d'un manifeste des marchandises et des provisions de bord transportées, ainsi que des déclarations détaillées établies par les expéditeurs.

Tous ces transports devront être effectués conformément aux lois et règlements en vigueur.

Le courrier postal (lettres, colis) pourra être transporté si une telle entente existe à ce sujet entre les administrations postales des deux pays.

ART. 9. — Au départ et à l'atterrissage d'un aéronef, les autorités des deux pays auront dans tous les cas le droit de visiter l'aéronef et de vérifier les documents dont il doit être muni.

ART. 10. — Les aéronefs des deux Etats auront droit, pour l'atterrissage et en cas de détresse, aux mêmes mesures d'assistance que les aéronefs nationaux.

ART. 11. — Tout aéroport ouvert dans l'un des deux Etats, contre paiement de certains droits, à l'usage public des aéronefs nationaux sera, dans les mêmes conditions, ouvert aux aéronefs de l'autre Etat.

ART. 12. — La frontière entre les deux pays ne pourra être franchie qu'entre les points fixés par eux d'un commun accord.

Chacune des parties contractantes désignera sur son territoire un ou plusieurs aéroports qui seront obligatoirement utilisés par les aéronefs en partance pour l'autre pays ou en provenance de ce dernier.

Chaque partie communiquera à l'autre la liste des aéroports ainsi désignés par elle. Elle pourra, en tout temps, modifier ou compléter cette liste, à charge de communiquer sa décision à l'autre partie quinze jours d'avance.

ART. 13. — Est interdit tout atterrissage d'un aéronef avant d'avoir touché l'un des aéroports désignés en vertu de l'article 12.

En cas d'atterrissage forcé en dehors de ces aéroports, le pilote devra aviser immédiatement l'autorité locale la plus voisine et s'opposer, sous sa responsabilité, jusqu'à l'arrivée de l'autorité, au départ de l'équipage et des passagers, ainsi qu'à l'enlèvement de tout ou partie de l'aéronef, de ses accessoires et, en général, de tout ce qu'il transporte.

ART. 14. — L'aéronef, l'équipage, les passagers, ainsi que les entreprises de navigation aérienne, sont soumis à toutes les obligations juridiques résultant de la législation en vigueur dans l'Etat où ils se trouvent, notamment des législations douanières, fiscales et de sûreté générale. Ils sont également soumis aux règlements de navigation aérienne en vigueur dans cet Etat.

Les permis, brevets et licences délivrés à l'aéronef et aux personnes de son équipage pour la circulation aérienne dans l'un des pays contractants auront, dans l'autre pays, la même valeur que les pièces correspondantes délivrées, dans le même but, par ce dernier.

Chacune des parties contractantes a le droit de ne pas reconnaître valables, pour la circulation dans les limites et au-dessus de son propre territoire, les brevets d'aptitude et les licences conférés à l'un de ses ressortissants par l'autre partie contractante.

ART. 15. — Il est interdit de lancer d'un aéronef en vol d'autre lest que du sable fin ou de l'eau.

ART. 16. — Tous déchargements et jets en cours de route, autre que ceux de lest, sont interdits. Il ne sera fait exception à cette règle que dans les cas où une autorisation sera spécialement accordée à cet effet.

Quant au courrier postal, demeurent réservés les arrangements spéciaux prévus à l'article 8.

ART. 17. — Les parties contractantes se communiqueront mutuellement les lois et règlements régissant la navigation aérienne sur leur territoire.

ART. 18. — Aucun aéronef militaire de l'un des deux Etats ne pourra pénétrer sur le territoire de l'autre sans une autorisation spéciale de ce dernier. Pour autant que cette autorisation n'y dérogera pas, les stipulations du présent accord seront applicables.

ART. 19. — Le présent arrangement, conclu à titre provisoire, pourra être dénoncé par l'une ou l'autre des parties contractantes, en tout temps, moyennant avis donné trois mois à l'avance.

En outre, chacune des parties contractantes se réserve de dénoncer le présent arrangement, avec effet immédiat de cette dénonciation, dès qu'aura eu lieu l'échange des ratifications de la Convention relative à la navigation aérienne internationale, signée à Paris le 13 octobre 1919.

Protocole additionnel.

En conformité et complément des dispositions contenues dans la Convention du même jour, les soussignés, dûment autorisés par leurs gouvernements respectifs, ont encore, sous réserve de ratification, convenus des stipulations suivantes :

I

Sont considérés comme aéronefs privés, dans le sens de l'article 1^{er}, tous aéronefs, à l'exception :

- a) Des aéronefs militaires ;
- b) Des aéronefs exclusivement affectés à un service d'État, tel que : postes, douanes, police.

II

Le certificat de navigabilité délivré par l'autorité française équivaut au permis de navigation prévu à l'article 5.

De plus, il est entendu qu'aussi longtemps que la Suisse délivrera — comme elle le fait aujourd'hui — un seul document réunissant à la fois le permis de navigation et la pièce d'immatriculation, ce document — délivré à la suite d'un examen de l'appareil, au point de vue de sa navigabilité, — sera reconnu par les autorités françaises comme représentant valablement les deux pièces requises par l'article 5.

ANNEXE O

PROTOCOLE

*relatif à un amendement à l'article 5 de la Convention
portant réglementation de la navigation aérienne
en date du 13 octobre 1919.*

La Commission internationale de navigation aérienne a, au cours de sa deuxième session, réunie à Londres sous la présidence de M. le Général Sir W. Sefton Brancker, assisté de M. Albert Roper, Secrétaire général, approuvé dans sa séance du 25 octobre 1922, conformément aux dispositions de l'article 34 de la Convention portant réglementation de la navigation aérienne, une modification à l'article 5 de ladite Convention qui sera rédigé comme suit, en français, en anglais et en italien :

ART. 5. — Aucun Etat contractant n'admettra, si ce n'est par une autorisation spéciale et temporaire, la circulation au-dessus de son territoire d'un aéronef ne possédant pas la nationalité de l'un des Etats contractants, à moins qu'il n'ait conclu une convention particulière avec l'Etat dans lequel cet aéronef est immatriculé. Les stipulations de cette convention particulière ne devront pas porter atteinte aux droits des parties contractantes à la présente Convention et devront être conformes aux règles établies par ladite Convention et ses annexes. Cette convention particulière sera communiquée à la Commission internationale de navigation aérienne qui la notifiera aux autres Etats contractants.

Les soussignés, dûment autorisés, déclarent accepter, au nom des Etats qu'ils représentent, la modification ci-dessus, qui est proposée à l'acceptation définitive des Etats contractants.

Le présent Protocole restera ouvert à la signature des Etats actuellement parties contractantes à la Convention ; il sera ratifié et les ratifications seront déposées aussitôt que possible au siège permanent de la Commission.

Il entrera en vigueur dès que les Etats actuellement parties contractantes à la Convention auront effectué le dépôt de leurs ratifications.

Les Etats qui deviendront parties contractantes à la Convention pourront adhérer au présent Protocole.

Une copie certifiée conforme du présent Protocole sera transmise par le Secrétaire général à tous les Etats contractants ainsi qu'aux autres Etats signataires de la Convention portant réglementation de la navigation aérienne.

Fait à Londres, le vingt-sept octobre mil neuf cent vingt-deux, en un seul exemplaire qui sera déposé dans les archives de la Commission.

S. W. BRANCKER, Major-général,

Président de la deuxième session de la C. I. N. A.

Albert ROPER,

Secrétaire général de la C. I. N. A.

ANNEXE P

PROTOCOLE

*relatif à un amendement à l'article 34 de la Convention
portant réglementation de la navigation aérienne
en date du 13 octobre 1919.*

La Commission internationale de navigation aérienne a, au cours de sa quatrième session, réunie à Londres sous la présidence de M. le Général Sir W. Sefton Brancker, assisté de M. Albert Roper, secrétaire général, approuvé, dans sa séance du 30 juin 1923, conformément aux dispositions de l'article 34 de la Convention portant réglementation de la navigation aérienne, des modifications à certains alinéas de l'article 34 de ladite Convention qui sera rédigé comme suit, en français, en anglais et en italien :

ART. 34. — Il sera institué, sous le nom de Commission internationale de navigation aérienne, une Commission internationale permanente placée sous l'autorité de la Société des Nations et composée de :

Deux représentants pour chacun des Etats suivants : Etats-Unis d'Amérique, France, Italie et Japon ;

Un représentant pour la Grande-Bretagne et un pour chacun des Dominions britanniques et pour l'Inde ;

Un représentant pour chacun des autres Etats contractants.

Chaque Etat représenté à la Commission (la Grande-Bretagne avec ses Dominions et l'Inde comptant à cette fin pour un Etat) aura chacun une voix.

La Commission internationale de navigation aérienne déterminera les règles de sa propre procédure et le lieu de son siège permanent, mais elle sera libre de se réunir en tels endroits qu'elle jugera convenables. Sa première réunion aura lieu à Paris. La convocation pour cette réunion sera faite par le Gouvernement français, aussitôt que la majorité des Etats signataires lui auront notifié leur ratification de la présente Convention.

Cette Commission aura les attributions suivantes :

a) Recevoir des propositions de tout Etat contractant, ou lui en adresser, à l'effet de modifier ou d'amender les dispositions de la présente Convention ; notifier les changements adoptés ;

b) Exercer les fonctions qui lui sont dévolues par le présent article et par les articles 9, 13, 14, 15, 16, 27, 28, 36 et 37 de la présente Convention ;

c) Apporter tous amendements aux dispositions des annexes A à G ;

d) Centraliser et communiquer aux Etats contractants les informations de toute nature concernant la navigation aérienne internationale ;

e) Centraliser et communiquer aux Etats contractants tous les renseignements d'ordre radiotélégraphique, météorologique et médical, intéressant la navigation aérienne;

f) Assurer la publication de cartes pour la navigation aérienne, conformément aux dispositions de l'annexe F;

g) Donner des avis sur les questions que les Etats pourront soumettre à son examen.

Toute modification dans les dispositions de l'une quelconque des annexes pourra être apportée par la Commission internationale de navigation aérienne, lorsque ladite modification aura été approuvée par les trois quarts du total possible des voix qui pourraient être exprimées si tous les Etats étaient présents : *cette majorité doit, en outre, comprendre au moins trois des cinq Etats suivants : Etats-Unis d'Amérique, Empire britannique, France, Italie, Japon.* Cette modification aura plein effet dès qu'elle aura été notifiée, par la Commission internationale de navigation aérienne, à tous les Etats contractants.

Toute modification proposée aux articles de la présente Convention sera discutée par la Commission internationale de navigation aérienne, qu'elle émane de l'un des Etats contractants ou de la Commission elle-même. Aucune modification de cette nature ne pourra être proposée à l'acceptation des Etats contractants, si elle n'a été approuvée par les deux tiers au moins du total possible des voix.

Les modifications apportées aux articles de la Convention (exception faite des annexes) doivent, avant de porter effet, être expressément adoptées par les Etats contractants.

Les frais d'organisation et de fonctionnement de la Commission internationale de navigation aérienne seront supportés par les Etats contractants; *le total en sera réparti à raison de deux parts pour les Etats-Unis d'Amérique, l'Empire britannique, la France, l'Italie et le Japon et d'une part pour chacun des autres Etats.*

Les frais occasionnés par l'envoi de délégations techniques seront supportés par leurs Etats respectifs.

Les soussignés, dûment autorisés, déclarent accepter, au nom des Etats qu'ils représentent, les modifications ci-dessus, qui sont proposées à l'acceptation définitive des Etats contractants.

Le présent Protocole restera ouvert à la signature des Etats actuellement parties contractantes à la Convention; il sera ratifié et les ratifications seront déposées aussitôt que possible au siège permanent de la Commission.

Il entrera en vigueur dès que les Etats actuellement parties contractantes à la Convention auront effectué le dépôt de leurs ratifications.

Les Etats qui deviendront parties contractantes à la Convention pourront adhérer au présent Protocole.

Une copie certifiée conforme du présent Protocole sera transmise par le Secrétaire général à tous les Etats contractants ainsi qu'aux autres Etats signataires de la Convention portant réglementation de la navigation aérienne.

Fait à Londres, le trente juin mil neuf cent vingt-trois, en un seul exemplaire qui sera déposé dans les archives de la Commission.

W. S. BRANCKER, Major-général,

Président de la quatrième session de la C. I. N. A.

Albert ROPEH,

Secrétaire général de la C. I. N. A.

ANNEXE Q

CONVENTION IBÉRO-AMÉRICAINE

relative à la navigation aérienne

intervenue entre l'Espagne, l'Argentine, la Bolivie, le Brésil, la Colombie, Costa-Rica, Cuba, le Chili, la République dominicaine, l'Équateur, le Salvador, le Guatemala, Honduras, le Mexique, le Nicaragua, Panama, le Paraguay, le Pérou, le Portugal, l'Uruguay et le Vénézuéla.

Les représentants des Etats énumérés ci-dessus, réunis en un premier Congrès ibéro-américain d'aéronautique, tenu à Madrid pendant le mois d'octobre 1926, ont, d'un commun accord, arrêté les dispositions suivantes :

CHAPITRE PREMIER

Principes généraux.

ARTICLE PREMIER. — Les Hautes Parties Contractantes reconnaissent que chaque Puissance a la souveraineté complète et exclusive sur l'espace atmosphérique au-dessus de son territoire.

Au sens de la présente Convention, le territoire d'un Etat sera entendu comme comprenant le territoire national métropolitain et colonial, ensemble les eaux territoriales adjacentes audit territoire.

ART. 2. — Chaque Etat contractant s'engage à accorder en temps de paix, aux aéronefs des autres Etats contractants, la liberté de passage inoffensif au-dessus de son territoire, pourvu que les conditions établies dans la présente Convention soient observées.

Nota. — Les divergences entre le texte de la Convention ibéro-américaine et celui de la Convention internationale du 13 octobre 1919 apparaissent en caractères italiques dans cette traduction.

Les règles établies par un Etat contractant pour l'admission, sur son territoire, des aéronefs ressortissant aux autres Etats contractants, doivent être appliquées sans distinction de nationalité.

ART. 3. — Chaque Etat contractant a le droit d'interdire pour raison d'ordre militaire ou dans l'intérêt de la sécurité publique, aux aéronefs ressortissant aux autres Etats contractants, sous les peines prévues par sa législation et sous réserve qu'il ne sera fait aucune distinction à cet égard entre ses aéronefs privés et ceux des autres Etats contractants, le survol de certaines zones de son territoire.

Dans ce cas, l'emplacement et l'étendue des zones interdites seront préalablement rendus publics et notifiés aux autres Etats contractants.

ART. 4. — Tout aéronef qui s'engage au-dessus d'une zone interdite sera tenu, dès qu'il s'en apercevra, de donner le signal de détresse prévu au § 17 de l'annexe D et devra atterrir, en dehors de la zone interdite, le plus tôt et le plus près possible, sur l'un des aérodromes de l'Etat indûment survolé.

CHAPITRE II

Nationalité des aéronefs.

ART. 5. — *Les Etats contractants auront complète liberté pour permettre ou prohiber la circulation, au-dessus de leur territoire, des aéronefs possédant la nationalité d'un Etat non contractant.*

ART. 6. — Les aéronefs ont la nationalité de l'Etat sur le registre duquel ils sont immatriculés, conformément aux prescriptions de la section I (c) de l'annexe A.

ART. 7. — Les aéronefs ne seront immatriculés dans un des Etats contractants que s'ils appartiennent en entier à des ressortissants de cet Etat.

Aucune société ne pourra être enregistrée comme propriétaire d'un aéronef que si elle possède la nationalité de l'Etat dans lequel l'aéronef est immatriculé, si le président de la société et les deux tiers au moins des administrateurs ont cette même nationalité et si la société satisfait à toutes autres conditions qui pourraient être prescrites par les lois dudit Etat.

Si quelque Etat ibéro-américain, signataire de la Convention, trouve que les conditions exigées par le présent article pour déterminer la nationalité d'un aéronef sont incompatibles avec les dispositions de sa propre législation intérieure, il pourra formuler en un protocole additionnel à la Convention la réserve correspondante.

L'Etat qui aura fait cette réserve réglera librement l'immatriculation de ses aéronefs et le survol de son territoire y compris les eaux territoriales, mais en aucun cas il ne pourra accorder aux autres Etats signataires ou adhérents les avantages prévus dans cette Convention, si ce n'est pour les aéronefs réunissant toutes les conditions expressément définies dans les §§ 1 et 2 du présent article.

ART. 8. — Un aéronef ne peut être valablement immatriculé dans plusieurs Etats.

ART. 9. — Les Etats contractants échangeront entre eux et transmettront chaque mois, à la Commission *ibéro-américaine* de navigation aérienne prévue à l'article 34, des copies des inscriptions et radiations d'inscriptions effectuées sur leur registre matricule dans le mois précédent.

ART. 10. — Dans la navigation internationale, tout aéronef devra, conformément aux dispositions de l'annexe A, porter une marque de nationalité et une marque d'immatriculation, ainsi que le nom et le domicile du propriétaire.

CHAPITRE III

Certificats de navigabilité et brevets d'aptitude.

ART. 11. — Dans la navigation internationale, tout aéronef devra, dans les conditions prévues à l'annexe B, être muni d'un certificat de navigabilité, délivré ou rendu exécutoire par l'Etat dont l'aéronef possède la nationalité.

ART. 12. — Le commandant, les pilotes, les mécaniciens et les autres membres du personnel de *bord* d'un aéronef doivent être pourvus de brevets d'aptitude et de licences délivrés dans les conditions prévues à l'annexe E, ou rendus exécutoires par l'Etat dont l'aéronef possède la nationalité.

ART. 13. — Le certificat de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou rendus exécutoires par l'Etat dont l'aéronef possède la nationalité, et établis conformément aux règles fixées par les annexes B et E et, dans la suite, par la Commission *ibéro-américaine* de navigation aérienne, seront reconnus valables par les autres Etats.

Chaque Etat a le droit de ne pas reconnaître valables, pour la circulation dans les limites et au-dessus de son propre territoire, les brevets d'aptitude et licences conférés à l'un de ses ressortissants par un autre Etat contractant.

ART. 14. — Aucun appareil de télégraphie sans fil ne pourra être porté par un aéronef sans une licence spéciale délivrée par l'Etat dont l'aéronef possède la nationalité. Ces appareils ne pourront être employés que par des membres de l'équipage munis à cet effet d'une licence spéciale.

Tout aéronef affecté à un transport public et susceptible de recevoir au moins dix personnes, devra être muni d'appareils de télégraphie sans fil (émission et réception), lorsque les modalités d'emploi de ces appareils auront été déterminées par la Commission *ibéro-américaine* de navigation aérienne.

Cette Commission pourra ultérieurement étendre l'obligation du port d'appareils de télégraphie sans fil à toutes autres catégories d'aéronefs, dans les conditions et suivant les modalités qu'elle déterminera.

CHAPITRE IV

Admission à la navigation aérienne au-dessus d'un territoire étranger.

ART. 15. — Tout aéronef ressortissant à un Etat contractant a le droit de traverser l'atmosphère d'un autre Etat sans atterrir. Dans ce cas, il est tenu de suivre l'itinéraire fixé par l'Etat survolé. Toutefois, pour des raisons de police générale, il sera obligé d'atterrir s'il en reçoit l'ordre au moyen des signaux prévus à l'annexe D.

Tout aéronef qui se rend d'un Etat dans un autre Etat doit, si le règlement de ce dernier l'exige, atterrir sur l'un des aérodromes fixés par lui. Notification de ces aérodromes sera donnée par les Etats contractants à la Commission *ibéro-américaine* de navigation aérienne, qui transmettra cette notification à tous les Etats contractants.

L'établissement des voies internationales de navigation aérienne est subordonné à l'assentiment des Etats survolés.

ART. 16. — Chaque Etat contractant aura le droit d'édicter, au profit de ses aéronefs nationaux, des réserves et restrictions concernant le transport commercial de personnes et de marchandises entre deux points de son territoire.

Ces réserves et restrictions seront immédiatement publiées et communiquées à la Commission *ibéro-américaine* de navigation aérienne qui les notifiera aux autres Etats contractants.

ART. 17. — Les aéronefs ressortissant à un Etat contractant ayant établi des réserves et restrictions conformément à l'article 16, pourront se voir opposer les mêmes réserves et restrictions dans tout autre Etat contractant, même si ce dernier Etat n'impose pas ces réserves et restrictions aux autres aéronefs étrangers.

ART. 18. — Tout aéronef passant ou transitant à travers l'atmosphère d'un Etat contractant, y compris les atterrissages et arrêts raisonnablement nécessaires, pourra être soustrait à la saisie *ou séquestre* pour contrefaçon d'un brevet, dessin ou modèle, moyennant le dépôt d'un cautionnement dont le montant, à défaut d'accord amiable, sera fixé dans le plus bref délai possible par l'autorité compétente du lieu du *séquestre*.

CHAPITRE V

Règles à observer au départ, en cours de route et à l'atterrissage.

ART. 19. — Tout aéronef se livrant à la navigation internationale doit être muni de :

- a) Un certificat d'immatriculation, conformément à l'annexe A ;
- b) Un certificat de navigabilité, conformément à l'annexe B ;

- c) Les brevets et licences du commandant, des pilotes et des hommes d'équipage, conformément à l'annexe E;
- d) S'il transporte des passagers : la liste nominale de ceux-ci;
- e) S'il transporte des marchandises : les connaissements et le manifeste;
- f) Les livres de bord, conformément à l'annexe C;
- g) S'il est muni d'appareils de télégraphie sans fil : la licence prévue à l'article 14.

ART. 20. — Les livres de bord seront conservés pendant deux ans à dater de la dernière inscription qui y aura été portée.

ART. 21. — Au départ et à l'atterrissage d'un aéronef, les autorités du pays auront, dans tous les cas, le droit de visiter l'aéronef et de vérifier tous les documents dont il doit être muni.

ART. 22. — Les aéronefs des Etats contractants auront droit, pour l'atterrissage, notamment en cas de détresse, aux mêmes mesures d'assistance que les aéronefs nationaux.

ART. 23. — Le sauvetage des appareils perdus en mer sera réglé, sauf conventions contraires, par les principes du droit maritime.

ART. 24. — Tout aérodrome d'un Etat contractant, s'il est ouvert, moyennant paiement de certains droits, à l'usage public des aéronefs nationaux, sera ouvert dans les mêmes conditions aux aéronefs ressortissant aux autres Etats contractants.

Pour chacun de ces aérodromes, il y aura un tarif unique d'atterrissage et de séjour, applicable indifféremment aux aéronefs nationaux et étrangers.

ART. 25. — Chacun des Etats contractants s'engage à prendre les mesures propres à assurer que tous aéronefs naviguant au-dessus de son territoire, ainsi que tous aéronefs portant la marque de sa nationalité et en quelque lieu qu'ils se trouvent, se conformeront aux règlements prévus à l'annexe D.

Chacun des Etats contractants s'engage à assurer la poursuite et les punitions des contrevenants.

CHAPITRE VI

Transports interdits.

ART. 26. — Le transport par aéronefs des explosifs, armes et munitions de guerre est interdit dans la navigation internationale. Il ne sera permis à aucun aéronef étranger de transporter des articles de cette nature d'un point à un autre du territoire d'un même Etat contractant.

ART. 27. — Chaque Etat peut, en matière de navigation aérienne, interdire ou régler le transport ou l'usage d'appareils photographiques. Toute réglementation de ce genre devra être immédiatement notifiée à la Commission *ibéro-américaine* de navigation aérienne, qui communiquera cette information aux autres Etats contractants.

ART. 28. — Pour des raisons d'ordre public, le transport des objets autres que ceux mentionnés aux articles 26 et 27 pourra être soumis à des restrictions par tout État contractant. Cette réglementation devra être immédiatement notifiée à la Commission *ibéro-américaine* de navigation aérienne, qui en donnera communication aux autres États contractants.

ART. 29. — Toutes les restrictions mentionnées à l'article 28 doivent s'appliquer indifféremment aux aéronefs nationaux et étrangers.

CHAPITRE VII

Aéronefs d'État.

ART. 30. — Seront considérés comme aéronefs d'État :

a) Les aéronefs militaires ;

b) Les aéronefs exclusivement affectés à un service d'État, tel que :
Postes, Douanes, Police.

Les autres aéronefs seront réputés aéronefs privés.

Tous les aéronefs d'État, autres que les aéronefs militaires, de douane ou de police, seront traités comme des aéronefs privés et soumis, de ce chef, à toutes les dispositions de la présente Convention.

ART. 31. — Tout aéronef commandé par un militaire commissionné à cet effet est considéré comme aéronef militaire.

ART. 32. — Aucun aéronef militaire d'un État contractant ne devra survoler le territoire d'un autre État contractant ni y atterrir, s'il n'en a reçu l'autorisation spéciale. Dans ce cas, l'aéronef militaire, à moins de stipulation contraire, jouira, en principe, des privilèges habituellement accordés aux bâtiments de guerre étrangers.

Un aéronef militaire forcé d'atterrir, ou requis ou sommé d'atterrir, n'acquerra, par ce fait, aucun des privilèges prévus à l'alinéa 1^{er}.

ART. 33. — Des arrangements particuliers, conclus séparément entre les États, détermineront dans quels cas les aéronefs de police et de douane pourront être autorisés à passer la frontière. En aucun cas, ils ne bénéficieront des privilèges prévus à l'article 32.

CHAPITRE VIII

Commission *ibéro-américaine* de navigation aérienne.

ART. 34. — Il sera institué, sous le nom de Commission *ibéro-américaine* de navigation aérienne, une commission internationale permanente (*une phrase supprimée*) composée d'un représentant pour chacun des États contractants.

Chacun des États aura une voix.

La Commission *ibéro-américaine* de navigation aérienne déterminera les règles de sa propre procédure et le lieu de son siège permanent, mais elle

sera libre de se réunir en tels endroits qu'elle jugera convenables. Sa première réunion aura lieu à Madrid. La convocation pour cette réunion sera faite par le Gouvernement *espagnol* aussitôt que la majorité des Etats signataires lui auront notifié leur ratification de la présente Convention.

Cette Commission aura les attributions suivantes :

- a) Recevoir les propositions de tout Etat contractant, ou lui en adresser, à l'effet de modifier ou d'amender les dispositions de la présente Convention; notifier les changements adoptés;
- b) Exercer les fonctions qui lui sont dévolues par le présent article et par les articles 9, 13, 14, 15, 16, 27, 28, 36 et 37 de la présente Convention;
- c) Apporter tous amendements aux dispositions des annexes;
- d) Centraliser et communiquer aux Etats contractants les informations de toute nature concernant la navigation aérienne internationale;
- e) Centraliser et communiquer aux Etats contractants tous les renseignements d'ordre radiotélégraphique, météorologique et médical intéressant la navigation aérienne;
- f) Assurer la publication de cartes pour la navigation aérienne;
- g) Donner des avis sur les questions que les Etats pourront soumettre à son examen.

Toute modification dans les dispositions de l'une quelconque des annexes pourra être *adoptée* par la Commission *ibéro-américaine* de navigation aérienne, lorsque ladite modification aura été approuvée par les trois quarts du total *absolu* des voix, *c'est-à-dire du total des voix* qui pourraient être exprimées si tous les Etats étaient présents (*une phrase supprimée*). Cette modification aura plein effet dès qu'elle aura été notifiée par la Commission *ibéro-américaine* de navigation aérienne à tous les Etats contractants.

Toute modification proposée aux articles de la présente Convention sera discutée par la Commission *ibéro-américaine* de navigation aérienne, qu'elle émane de l'un des Etats contractants ou de la Commission elle-même. Aucune modification de cette nature ne pourra être proposée à l'acceptation des Etats contractants, si elle n'a été approuvée par les deux tiers au moins du total *absolu* des voix.

Les modifications apportées aux articles de la Convention (exception faite des annexes) doivent, avant de porter effet, être expressément adoptées par les Etats contractants.

Les frais d'organisation et de fonctionnement de la Commission *ibéro-américaine* de navigation aérienne seront supportés par l'*Etat où elle se réunira*.

Les frais occasionnés par l'envoi de délégations techniques seront supportés par leurs Etats respectifs.

CHAPITRE IX

Dispositions finales.

Art. 35. — Les Hautes Parties Contractantes s'engagent, chacune en ce

qui la concerne, à coopérer autant que possible aux mesures internationales relatives à :

- a) La centralisation et la distribution des informations météorologiques, soit statistiques, soit courantes ou spéciales ;
- b) La publication de cartes aéronautiques unifiées, ainsi que l'établissement d'un système uniforme de repères aéronautiques ;
- c) L'usage de la radiotélégraphie dans la navigation aérienne, l'établissement des stations radiotélégraphiques nécessaires ainsi que l'observation des règlements radiotélégraphiques internationaux.

ART. 36. — *Les dispositions relatives aux douanes, en ce qui concerne la navigation aérienne internationale, feront l'objet d'un accord particulier et, en attendant, seront régies par les lois et règlements établis dans chaque nation.*

Rien, dans la présente Convention, ne pourra être interprété comme s'opposant à ce que les Etats contractants concluent, conformément aux principes établis par la Convention elle-même, des protocoles spéciaux d'Etat à Etat, relativement aux douanes, à la police, aux postes ou à tous autres objets d'intérêt commun concernant la navigation aérienne. Ces protocoles devront être immédiatement notifiés à la Commission *ibéro-américaine* de navigation aérienne, qui en donnera communication aux autres Etats contractants.

ART. 37. — En cas de dissentiment entre deux ou plusieurs Etats relativement à l'interprétation de la présente Convention, le litige sera réglé *(une phrase supprimée)* par voie d'arbitrage.

Si les parties ne s'entendent pas directement sur le choix des arbitres, elles procéderont comme il suit :

Chacune des parties nommera un arbitre, et les arbitres se réuniront pour désigner le surarbitre. Si les arbitres ne peuvent se mettre d'accord, les parties désigneront chacune un Etat tiers et les Etats tiers ainsi désignés procéderont à la nomination du surarbitre, soit d'un commun accord, soit en proposant chacun un nom, puis en laissant au sort le soin de choisir entre eux.

Les dissentiments relatifs aux règlements techniques annexés à la présente Convention seront réglés par la Commission *ibéro-américaine* de navigation aérienne, à la majorité des voix.

Au cas où le différend porterait sur la question de savoir si l'interprétation de la Convention elle-même, ou celle d'un des règlements est engagée, il appartiendra au tribunal arbitral prévu au § 1^{er} du présent article de statuer souverainement.

ART. 38. — En cas de guerre, les stipulations de la présente Convention ne porteront pas atteinte à la liberté d'action des Etats contractants, soit comme belligérants, soit comme neutres.

ART. 39. — Les dispositions de la présente Convention sont complétées

par les annexes qui, sous réserve de la disposition de l'article 34, alinéa c, ont la même valeur et entreront en vigueur en même temps que la Convention elle-même.

ART. 40. — Les territoires et les ressortissants des pays de protectorat ou des territoires administrés au nom de la Société des Nations seront, aux fins de la présente Convention, assimilés aux territoires et aux ressortissants de l'Etat protecteur ou mandataire.

ART. 41. — Les Etats qui ne *sont pas ibéro-américains* pourront être admis à adhérer à la présente Convention.

Cette adhésion sera notifiée par la voie diplomatique au Gouvernement *espagnol* et par celui-ci à tous les Etats signataires ou adhérents.

ART. 42. — En cas de dénonciation de la Convention, cette dénonciation devra être notifiée au Gouvernement *espagnol* qui en donnera communication aux autres parties contractantes. Elle n'aura d'effet qu'un an au moins après ladite notification et vaudra seulement au regard de la Puissance qui y aura procédé.

La présente Convention sera ratifiée.

Chaque Puissance adressera sa ratification au Gouvernement *espagnol*, par les soins duquel il en sera donné avis aux autres Puissances signataires.

Les ratifications resteront déposées dans les archives du Gouvernement *espagnol*.

La présente Convention entrera en vigueur, pour chaque Puissance signataire, vis-à-vis des autres Puissances ayant déjà ratifié, quarante jours après le dépôt de sa ratification.

ART. 43. — *La signature de la présente Convention n'implique pas l'annulation des accords conclus sur la même matière, dans des Conventions antérieures, par les États ibéro-américains contractants.*

Fait à Madrid, le *premier novembre mil neuf cent vingt-six*, en un seul exemplaire qui restera déposé dans les archives du Gouvernement *espagnol* et dont des copies authentiques seront remises aux Etats contractants. Ledit exemplaire, daté comme il a été dit ci-dessus, pourra être signé jusqu'au *premier février mil neuf cent vingt-sept* inclusivement.

EN FOI DE QUOI ont signé la présente Convention .

Pour L'ESPAGNE : José de Yanguas, Juan F. de Cardenas,
Ministre d'État. Délégué.

Signent *ad referendum* :

Pour L'ARGENTINE : Carlos de Estreda.

Pour LA BOLIVIE : J.-E. Guerra.

Pour LE BRÉSIL : Hippolyte Alves de l'Araujo.

Pour LA COLOMBIE : Guillermo Camacho Carrizosa.

Pour COSTA-RICA : Adriano M. Lanuza.

POUR CUBA : M. G. Kohly.
POUR LE CHILI : E. Rodriguez Mendoza.
POUR LA RÉPUBLIQUE DOMINICAINE : Oswaldo Bazil.
POUR L'ÉQUATEUR : Hipolito de Mozoncillo.
POUR LE SALVADOR : R. Schöenberg.
POUR LE GUATÉMALA : E. Traumann.
POUR LE HONDURAS : Luis de Figueroa.
POUR LE MEXIQUE : Enrique Gonzalez Martinez.
POUR LE NICARAGUA : M. Ig. Teran.
POUR PANAMA : M. Lasso de la Vega.
POUR PARAGUAY :
POUR LE PÉROU : E.-S. Leguia.
POUR LE PORTUGAL : Joao Carlos de Mello Barreto.
POUR L'URUGUAY :
POUR LE VÉNÉZUELA : Alberto Urbaneja.

ANNEXES (1)

.

(1) Les annexes *A, B, C, D* et *E* à la Convention ibéro-américaine reproduisent, avec des divergences peu importantes, les annexes correspondantes de la Convention aérienne du 13 octobre 1919 (édition de décembre 1925).

Les annexes *F, G, H* à la Convention aérienne du 13 octobre 1919 n'ont pas d'équivalent dans la Convention ibéro-américaine.

ANNEXE R

CONVENTION PAN-AMÉRICAINE (1)

relative à l'aviation commerciale.

ARTICLE PREMIER. — Les Hautes Parties Contractantes reconnaissent que chaque Puissance a la souveraineté complète et exclusive sur l'espace atmosphérique au-dessus de son territoire.

ART. 2. — La présente Convention s'applique exclusivement aux aéronefs privés.

ART. 3. — Seront considérés comme aéronefs d'État :

- a) Les aéronefs militaires et navals;
- b) Les aéronefs utilisés exclusivement par un service de l'État, comme les postes, les douanes et la police.

Tout autre aéronef sera considéré comme aéronef privé.

Tous les aéronefs d'État autres que les aéronefs de l'armée, de la marine, de la douane et de la police seront considérés comme aéronefs privés et comme tels seront soumis aux dispositions de la présente Convention.

ART. 4. — Chaque État contractant s'engage à accorder, en temps de paix, aux aéronefs privés des autres États contractants, la liberté de passage inoffensif au-dessus de son territoire, pourvu que les conditions établies dans la présente Convention soient observées. Les règles établies par un État contractant pour l'admission, sur son territoire, des aéronefs ressor-

(1) La Convention, en date du 20 février 1928, a été signée par les représentants de l'Argentine, de la Bolivie, du Brésil, du Chili, de la Colombie, de Costa-Rica, de Cuba, de la République dominicaine, de l'Équateur, du Guatemala, de Haïti, de Honduras, de Mexico, du Nicaragua, de Panama, du Paraguay, du Pérou, du Salvador, de l'Uruguay et du Venezuela, ainsi que des États-Unis. Toute autre nation a la faculté d'adhérer à la Convention. La Convention entrera en vigueur, pour chaque État signataire la ratifiant, à l'égard des autres nations l'ayant déjà ratifiée, quarante jours après le dépôt de sa ratification. La Convention entrera en vigueur pour toute nation y adhérant quarante jours après l'adhésion. Aucun délai n'est fixé pour la ratification ou pour l'adhésion.

tissant aux autres Etats contractants, doivent être appliquées sans distinction de nationalité.

ART. 5. — Chaque Etat contractant a le droit, pour des raisons qu'il estime être d'ordre public, d'interdire le survol de zones déterminées de son territoire aux aéronefs ressortissants aux autres Etats contractants et aux aéronefs nationaux appartenant à des particuliers utilisés par un service d'aviation commerciale internationale, sous réserve qu'aucune distinction ne sera faite à cet égard entre ses propres aéronefs privés se livrant à ce commerce international et les aéronefs correspondants des autres Etats contractants. Chaque Etat contractant peut, en outre, prescrire l'itinéraire à suivre au-dessus de son territoire par les aéronefs des autres Etats, sauf dans les cas de force majeure qui seront régis conformément aux dispositions de l'article 18 de la présente Convention. Chaque Etat devra publier à l'avance et notifier aux autres Etats contractants les itinéraires et la situation et l'étendue des zones interdites.

ART. 6. — Tout aéronef qui s'engage au-dessus d'une zone interdite sera tenu, dès qu'il s'en apercevra, ou dès que les signaux convenus l'en avertiront, d'atterrir le plus tôt possible, en dehors de ladite zone, sur l'aérodrome le plus proche de la zone interdite indûment survolée et considéré par l'Etat sous-jacent comme un aérodrome international.

ART. 7. — Les aéronefs ont la nationalité de l'Etat dans lequel ils sont immatriculés et ils ne peuvent être valablement immatriculés dans plusieurs Etats.

L'inscription sur les registres et le certificat d'immatriculation doivent contenir une description de l'aéronef et mentionner le numéro ou toute autre marque d'identification donnée par le constructeur de l'appareil, les marques d'immatriculation et de nationalité, le nom de l'aérodrome qui lui sert de port d'attache et les nom, prénoms, nationalité et domicile du propriétaire, ainsi que la date d'immatriculation.

ART. 8. — L'immatriculation des aéronefs visés dans l'article précédent sera faite conformément aux lois et aux dispositions spéciales de chaque Etat contractant.

ART. 9. — Dans la navigation internationale, tout aéronef devra porter une marque distinctive de nationalité; les différents Etats contractants se mettront d'accord sur la nature de cette marque; communication en sera faite à l'Union pan-américaine et aux autres Etats contractants.

ART. 10. — Dans la navigation internationale, tout aéronef devra porter, sous la garde du commandant :

- a) Un certificat d'immatriculation dûment légalisé, conformément aux lois de l'Etat où il est immatriculé;
- b) Un certificat de navigabilité, comme il est prévu à l'article 12;
- c) Les brevets d'aptitude du commandant, des pilotes, des mécaniciens et de l'équipage, comme il est prévu à l'article 13;

d) S'il transporte des passagers : une liste nominale, avec leurs adresses et leurs nationalités;

e) S'il transporte des marchandises : les connaissements et les manifestes et tous autres documents exigés par les lois douanières et les règlements de chaque Etat;

f) Les livres de bord;

g) S'il est muni d'appareil de radiotélégraphie : la licence correspondante.

ART. 11. — Chaque Etat contractant devra transmettre à chaque Etat partie à la présente Convention et à l'Union pan-américaine une copie de toutes les inscriptions et radiations d'inscriptions relatives aux aéronefs affectés à la navigation internationale entre les différents Etats contractants.

ART. 12. — Tout aéronef se livrant à la navigation internationale (entre les différents Etats contractants) doit être muni d'un certificat de navigabilité délivré par l'Etat dont il possède la nationalité.

Ce document certifiera aux Etats où l'aéronef doit opérer que, dans l'opinion de l'autorité ayant délivré le certificat, l'aéronef remplit les conditions de navigabilité exigées par chacun des Etats mentionnés dans ce certificat.

Le commandant de l'aéronef doit constamment avoir le certificat sous sa garde et il le soumettra à l'inspection et à la vérification des autorités de l'Etat visité par ledit aéronef.

Chacun des Etats contractants devra communiquer aux autres Etats parties à la présente Convention et à l'Union pan-américaine ses règlements relatifs à la navigabilité de ses aéronefs ainsi que les modifications qui y seront apportées.

Quoique les Etats reconnaissent en principe que l'aéronef de chacun des Etats contractants aura la liberté de se livrer au commerce aérien avec les autres Etats contractants sans être soumis au régime de délivrance des licences en vigueur avec les Etats où il opère, chacun des Etats contractants mentionnés dans le certificat de navigabilité se réserve le droit de refuser d'admettre la validité du certificat de navigabilité d'un aéronef étranger, quand l'inspection par une commission dûment autorisée de cet Etat montre que l'aéronef, au moment de l'inspection, n'est pas dans des conditions raisonnables de navigabilité, conformément aux exigences normales des lois et des règlements de cet Etat relatifs à la sécurité publique.

Dans ces cas ledit Etat peut refuser de permettre à l'aéronef la continuation de son voyage aérien au-dessus de son territoire jusqu'à ce qu'il soit satisfait, en ce qui concerne la sécurité publique, de la navigabilité de l'aéronef, et il notifiera immédiatement son action à l'Etat dont l'aéronef possède la nationalité, et à l'Union pan-américaine.

ART. 13. — Le commandant de l'aéronef, les pilotes, les mécaniciens et

les autres membres de l'équipage à bord d'un aéronef se livrant à la navigation internationale entre plusieurs Etats contractants devront, conformément aux lois de chaque Etat, être munis d'un brevet d'aptitude délivré par l'Etat dont l'aéronef possède la nationalité.

Ce ou ces brevets indiqueront que chaque pilote a non seulement rempli les conditions exigées par l'Etat qui les a délivrés, mais encore qu'il a passé avec succès un examen portant sur les règles de la circulation en vigueur dans les autres Etats contractants qu'il a l'intention de survoler. Les prescriptions relatives à la forme de ces documents seront les mêmes pour tous les Etats contractants et seront rédigées dans leurs langues, et, à cet effet, l'Union pan-américaine est chargée de prendre les mesures nécessaires auprès des Etats contractants.

Ce ou ces brevets resteront en la possession du commandant de l'aéronef aussi longtemps que leurs titulaires, pilotes, mécaniciens et autres membres du personnel de conduite seront employés sur l'aéronef.

Lorsque ce brevet leur sera restitué, une copie authentique en sera conservée dans les dossiers de l'aéronef.

Ce ou ces brevets pourront en tout temps être examinés par les représentants dûment autorisés de tout Etat visité.

Chacun des Etats contractants devra communiquer aux autres Etats parties à la présente Convention et à l'Union pan-américaine ses règlements relatifs à la délivrance desdits brevets et il devra de temps en temps notifier les modifications apportées.

ART. 14. — Chacun des Etats contractants devra reconnaître la validité des brevets d'aptitude du commandant, des pilotes, des ingénieurs et des autres membres de l'équipage d'un aéronef, délivrés conformément aux lois et règlements d'autres Etats contractants.

ART. 15. — Le transport, par aéronef, des explosifs, armes et munitions de guerre est interdit dans la navigation aérienne internationale. Il ne sera donc permis à aucun aéronef étranger ou national autorisé à se livrer au trafic international, de transporter des articles de cette nature, soit entre des points situés sur le territoire d'un Etat contractant, soit en passant par ces points même simplement en transit.

ART. 16. — Chaque Etat peut interdire ou régler le transport ou l'usage d'appareils photographiques par des aéronefs possédant la nationalité d'autres Etats contractants. Les règlements relatifs à cette matière qui seront adoptés par chaque Etat seront communiqués aux autres Etats contractants et à l'Union pan-américaine.

ART. 17. — Pour des raisons d'ordre public ou par suite d'interdictions légales, le transport dans la navigation internationale d'objets autres que ceux mentionnés dans les articles 15 et 16 pourra être soumis à des restrictions par tout Etat contractant. Ces restrictions seront immédiatement notifiées aux autres Etats contractants et à l'Union pan-américaine.

Toutes les restrictions mentionnées dans le présent article doivent s'appliquer indifféremment aux aéronefs étrangers et nationaux se livrant à la navigation internationale.

ART. 18. — Tout aéronef se livrant à la navigation internationale, dès qu'il passe à travers l'atmosphère d'un Etat contractant avec l'intention d'atterrir dans cet Etat, le fera sur l'aérodrome douanier correspondant, sauf dans les cas mentionnés dans l'article 19, et dans le cas de force majeure dont la preuve devra être faite.

Tout aéronef se livrant à la navigation internationale devra, avant de prendre son départ sur le territoire d'un Etat contractant où il a atterri, obtenir l'autorisation exigée à cet effet par les lois de cet Etat aux aérodromes d'arrivée et de départ.

Lorsque les lois ou les règlements d'un Etat contractant l'exigent, aucun aéronef ne pourra légalement franchir la frontière de son territoire ou en partir en des points autres que ceux autorisés préalablement par cet Etat comme aérodromes internationaux et où l'atterrissage sera obligatoire à moins de permis spécial, notifié préalablement aux autorités dudit aérodrome, et délivré par les autorités compétentes dudit Etat; ce permis indiquera clairement les marques distinctives que l'aéronef est tenu de rendre visibles, quand il en est requis, de la façon dont il aura été préalablement convenu dans ledit permis.

Dans le cas où, pour une raison quelconque, après avoir franchi la frontière d'un Etat contractant, un aéronef d'un autre Etat atterrit ailleurs qu'à l'aérodrome désigné comme aérodrome d'arrivée dans cet Etat, le commandant de l'aéronef devra prévenir immédiatement l'autorité compétente la plus proche et attendre, avec l'équipage, les passagers et les marchandises, au point d'atterrissage, jusqu'à la régularisation de l'arrivée par l'autorité compétente, à moins d'impossibilité, pendant vingt-quatre heures, de ne pouvoir communiquer avec cette autorité.

Tout aéronef ressortissant à un Etat contractant qui survole le territoire d'un autre Etat contractant sera tenu d'atterrir dès qu'il en aura été requis par les signaux réglementaires quand, pour une raison quelconque, il y aura nécessité de le faire.

Dans les cas visés par le présent article, l'aéronef, le commandant de l'aéronef, l'équipage, les passagers et les marchandises seront soumis à l'inspection que les représentants dûment autorisés de l'Etat sous-jacent pourront faire conformément à ses lois et relativement à l'immigration, à l'émigration, à la douane, à la police, à la quarantaine ou à la santé.

ART. 19. — Par exception aux règles générales, les aéronefs postaux et les aéronefs appartenant aux compagnies de transports aériens régulièrement constituées et autorisées pourront être dispensés, au choix de l'Etat sous-jacent, de l'obligation d'atterrir à l'aérodrome désigné comme aérodrome d'arrivée et autorisés à atterrir en certains aérodromes de l'intérieur du pays, désignés par les administrations des douanes et de la police dudit Etat, et où

les formalités douanières seront remplies. Le départ de ces aéronefs pourra être réglementé de la même manière.

Toutefois, ces aéronefs devront suivre la route normale aérienne et se faire reconnaître par des signaux convenus, à leur passage de la frontière.

ART. 20. — Depuis l'atterrissage d'un aéronef étranger en un point quelconque jusqu'à son départ, les autorités de l'Etat visité auront, dans tous les cas, le droit de visiter et d'examiner l'aéronef, et de vérifier tous les documents dont il doit être muni, afin de s'assurer de l'observation de toutes les lois et de tous les règlements dudit Etat, ainsi que de toutes les dispositions de la présente Convention.

ART. 21. — Tout aéronef ressortissant à un Etat contractant et se livrant au commerce aérien international pourra déposer des passagers et une partie de ses marchandises dans un des aérodromes d'arrivée d'un autre Etat contractant et se rendre à un autre ou à d'autres aérodromes dudit Etat pour y déposer le reste des passagers et des marchandises et y reprendre de même des passagers et des marchandises à destination d'un Etat ou d'Etats étrangers, pourvu qu'il remplisse les conditions légales exigées par le pays survolé; ces conditions, qui seront les mêmes pour les aéronefs nationaux et étrangers se livrant à la circulation internationale, devront être dûment communiquées aux Etats contractants et à l'Union pan-américaine.

ART. 22. — Chacun des Etats contractants aura le droit de faire des réserves et des restrictions en faveur de ses aéronefs nationaux relativement au transport commercial de passagers et de marchandises d'un point à un autre ou à plusieurs points de son territoire et relativement à d'autres opérations aériennes contre rémunération entièrement effectuées au-dessus de son territoire. Ces réserves et ces restrictions seront immédiatement publiées et communiquées aux autres Etats contractants et à l'Union pan-américaine.

ART. 23. — L'établissement et l'exploitation des aérodromes seront réglementés par la législation en vigueur dans chaque Etat avec égalité de traitement.

ART. 24. — Aucun aéronef ressortissant à un Etat contractant et se livrant au commerce international avec un autre Etat contractant ne pourra être obligé, dans les aérodromes ouverts à l'usage public, d'acquitter d'autres taxes ou des taxes plus élevées que celles dont seraient redevables les aéronefs nationaux de l'Etat visité et se livrant eux aussi au commerce international.

ART. 25. — Tant qu'un Etat contractant n'aura pas de règlement approprié, le commandant d'un aéronef aura les droits et les devoirs analogues à ceux du capitaine d'un vapeur marchand, conformément aux lois respectives de chaque Etat.

ART. 26. — En l'absence de tout accord contraire à cet effet, les principes du droit maritime régiront le sauvetage d'un aéronef perdu en mer.

ART. 27. — Les aéronefs de tous les Etats auront le droit, en cas de danger, à toute l'aide qu'il est possible de leur accorder.

ART. 28. — Les lois de chaque Etat régiront la réparation des dommages causés aux personnes ou aux biens situés sur le territoire sous-jacent.

ART. 29. — En cas de guerre, les dispositions de la présente Convention seront sans effet sur la liberté d'action des Etats contractants, qu'ils soient belligérants ou neutres.

ART. 30. — Le droit est reconnu pour chacun des Etats contractants de conclure, avec tout autre ou tous autres Etats, une convention ou un accord spécial relatifs à la navigation aérienne internationale aussi longtemps que cette convention ou que cet accord spécial ne diminueront pas les droits ou obligations reconnus ou imposés par la présente Convention à l'un quelconque des Etats parties à ladite Convention, étant entendu, toutefois, que deux ou plusieurs Etats, pour des raisons de convenance et d'intérêt réciproques, auront la faculté de convenir de règlements appropriés relatifs à l'activité des aéronefs et à la délimitation de routes déterminées. Ces règlements n'empêcheront en aucun cas l'établissement et l'exploitation de lignes et têtes de lignes aériennes interaméricaines convenables. Ces règlements assureront l'égalité de traitement des aéronefs ressortissants à chacun des Etats contractants et seront soumis aux conditions, définies dans l'article 5 de la présente Convention, relatives aux zones interdites situées sur le territoire d'un Etat.

Aucune stipulation de la présente Convention ne portera atteinte aux droits et obligations établies par des traités en vigueur.

ART. 31. — Les Etats contractants s'engagent, dans la mesure du possible, à prendre en commun des mesures interaméricaines relatives à :

a) la centralisation et la distribution d'informations météorologiques, statistiques courantes ou spéciales;

b) la publication de cartes aéronautiques uniformes, et à l'établissement d'un système uniforme de signaux;

c) l'usage de la radiotélégraphie dans la navigation aérienne, l'établissement des postes nécessaires de radiotélégraphie et l'observation des règlements et conventions interaméricains et internationaux de radiotélégraphie actuellement en vigueur ou futurs.

ART. 32. — Les Etats contractants assureront, dans la mesure du possible, l'uniformité des lois et règlements relatifs à la navigation aérienne. L'Union pan-américaine coopérera avec les gouvernements des Etats contractants afin d'obtenir l'uniformité désirée des lois et règlements relatifs à la navigation aérienne dans les Etats parties à la présente Convention.

Chacun des Etats contractants échangera avec chacun des autres Etats contractants, dans le délai de trois mois après la date de ratification de la présente Convention, des exemplaires de sa réglementation du trafic aérien et des conditions d'aptitude requises pour les commandants d'aéronefs, les

pilotes, ingénieurs et les autres membres de l'équipage de bord, et des conditions requises pour la navigabilité d'un aéronef devant se livrer au commerce international.

Chacun des Etats contractants devra remettre à chacun des autres Etats parties à la présente Convention et à l'Union pan-américaine, dans un délai de trois mois avant la date envisagée pour leur mise en vigueur, toutes les additions ou modifications apportées à la réglementation susvisée dans le paragraphe précédent.

ART. 33. — Chacun des Etats contractants devra faire le dépôt de sa ratification au Gouvernement cubain, qui la notifiera ensuite aux autres Etats contractants. Cette ratification sera conservée dans les archives du Gouvernement cubain.

ART. 34. — La présente Convention entrera en vigueur, pour chacun des Etats signataires la ratifiant, à l'égard des autres Etats qui l'ont déjà ratifiée, quarante jours après la date du dépôt de sa ratification.

ART. 35. — Tout Etat a la faculté d'adhérer à la présente Convention par une notification au Gouvernement cubain, et cette adhésion prendra effet quarante jours après. Le Gouvernement cubain notifiera cette adhésion aux autres Etats signataires.

ART. 36. — En cas de dissentiment entre deux Etats contractants relativement à l'interprétation ou l'exécution de la présente Convention, sur la demande d'un des gouvernements en désaccord, la question sera soumise à l'arbitrage comme il est prévu ultérieurement. Chacun des gouvernements intéressés choisira un autre gouvernement non intéressé à la question en litige et les gouvernements ainsi choisis arbitreront le différend. Dans le cas où les deux arbitres ne peuvent se mettre d'accord, ils désigneront comme arbitre additionnel un autre gouvernement non intéressé à la question. Si les deux arbitres ne peuvent se mettre d'accord sur le choix de ce troisième gouvernement, chaque arbitre proposera un gouvernement que le différend ne concerne pas et il sera tiré au sort entre les deux gouvernements proposés. Le tirage incombera au Comité directeur de l'Union pan-américaine.

La décision des arbitres sera prise à la majorité des votes.

ART. 37. — Tout Etat contractant peut dénoncer la présente Convention par une notification au Gouvernement cubain qui la communiquera aux autres Etats parties à la présente Convention. Cette dénonciation ne prendra pas effet avant le délai de six mois après la notification adressée au Gouvernement cubain et elle n'agira qu'à l'égard de l'Etat qui l'aura faite.

EN FOI DE QUOI les plénipotentiaires susmentionnés ont signé la présente Convention et le sceau de la sixième Conférence internationale des Etats américains y a été apposé.

ANNEXE S

COMITÉ JURIDIQUE INTERNATIONAL DE L'AVIATION

CODE INTERNATIONAL DE L'AIR

LIVRE PREMIER. — Droit public aérien.

CHAPITRE PREMIER

Principes généraux de la circulation aérienne.

ARTICLE PREMIER. — La circulation aérienne est libre, sauf le droit pour l'Etat sous-jacent de prendre les mesures nécessaires en vue d'assurer sa sécurité et celle des personnes et des biens de ses habitants.

CHAPITRE II

De la nationalité et de l'immatriculation des aéronefs.

ART. 2. — Tout aéronef doit avoir une nationalité et une seule.

ART. 3. — Les aéronefs ont la même nationalité que l'Etat sur le registre duquel ils ont été immatriculés, et ce, conformément aux lois de chaque Etat.

ART. 4. — L'Etat ne peut immatriculer que les aéronefs d'un de ses ressortissants.

ART. 5. — Si l'aéronef appartient à plusieurs copropriétaires, l'Etat ne pourra l'immatriculer que si ses ressortissants possèdent plus de la moitié de l'aéronef.

ART. 6. — Si l'aéronef appartient à une société de personnes, l'Etat ne peut l'immatriculer que si la moitié plus un des associés personnellement responsables ont, comme cette société elle-même, la nationalité de cet Etat et possèdent la majorité des intérêts dans cette société.

ART. 7. — Si l'aéronef appartient à une société de capitaux, l'Etat ne pourra l'immatriculer que si le directeur et plus de la moitié des administrateurs ont, comme la société elle-même, la nationalité de l'Etat dans lequel l'immatriculation est demandée.

ART. 8. — Tout aéronef devra porter une marque distinctive de sa nationalité.

ART. 9. — Tout aéronef devra emporter avec lui un document signalétique contenant toutes les indications propres à l'individualiser.

ART. 10. — Tout propriétaire d'un aéronef devra, avant de le mettre en circulation hors des aérodromes privés, avoir obtenu de l'autorité publique l'inscription de cet aéronef sur un registre d'immatriculation tenu par l'autorité compétente. Chaque Etat réglera l'immatriculation des aéronefs dans les limites de son territoire.

ART. 11. — Tout aéronef devra porter une marque distinctive indiquant le lieu de son immatriculation.

ART. 12. — Les listes d'immatriculation seront publiées.

CHAPITRE III

De l'atterrissage et de l'afflotage.

ART. 13. — Les aéronefs ne peuvent atterrir ou afflotter que sur les emplacements ouverts au public avec cette destination et, avec l'assentiment du propriétaire, sur les emplacements privés agréés par l'autorité compétente.

ART. 14. — Pour des raisons de sécurité publique, tout aéronef devra atterrir dans le plus proche emplacement ouvert au public, lorsqu'il y sera invité par un signal officiel, précis et connu.

ART. 15. — L'ordre d'atterrissage sera donné par un agent de l'autorité compétente, sous la responsabilité de l'Etat et, si l'atterrissage est exigé immédiatement en dehors d'un emplacement autorisé, le pilote de l'aéronef ne sera responsable d'un dommage éventuel que s'il y a faute de sa part; dans tous les autres cas, la réparation du dommage incombera à l'Etat.

ART. 16. — Tout aéronef qui, hors le cas de nécessité, atterrira ou afflottera en dehors des emplacements désignés à cet effet, sera passible des peines prévues par la loi et il ne pourra reprendre la libre disposition de son appareil qu'avec l'assentiment de l'autorité.

CHAPITRE IV

Du jet.

ART. 17. — Le jet consiste en toute projection volontaire d'objets, corps ou matières de toute nature.

ART. 18. — Sauf le cas de péril imminent, il ne peut être jeté que du lest. Le lest doit consister en matières qui ne peuvent causer de dommages aux personnes ni aux biens sous-jacents, telles que du sable fin ou de l'eau.

ART. 19. — En tous cas, le préjudice causé donne lieu à réparation.

CHAPITRE V

Des épaves.

ART. 20. — Celui qui trouve tout ou partie d'un aéronef désarmé et abandonné doit en faire la déclaration à l'autorité compétente.

ART. 21. — L'autorité compétente, dûment avisée, prendra d'urgence les mesures nécessaires pour assurer la conservation de l'épave et la découverte du propriétaire.

ART. 22. — Le propriétaire de l'épave peut la réclamer, auprès de l'autorité qui en a la garde, dans le délai d'un an dès la découverte en payant les frais de conservation.

Il devra en outre payer à l'inventeur une prime de découverte calculée à raison de 10 0/0 sur la valeur au jour de la restitution, déduction faite des frais.

CHAPITRE VI

De la législation applicable et de la juridiction compétente en matière de locomotion aérienne.

ART. 23. — L'aéronef qui se trouve au-dessus de la pleine mer ou d'un territoire qui ne dépend de la souveraineté d'aucun Etat est soumis à la législation et à la juridiction du pays dont il a la nationalité.

ART. 24. — Lorsqu'un aéronef se trouve au-dessus du territoire d'un Etat étranger, les actes accomplis et les faits survenus à bord et qui seraient de nature à compromettre la sécurité ou l'ordre public de l'Etat sous-jacent sont régis par la législation de cet Etat et jugés par ses tribunaux.

ART. 25. — La réparation des dommages causés aux personnes et aux biens sur le territoire de l'Etat sous-jacent est régie par la législation de cet Etat.

ART. 26. — La réparation des dommages causés par abordage ou par toute autre cause à un aéronef qui se trouve au-dessus d'un Etat est régie par la loi de cet Etat, sauf si les aéronefs sont de la même nationalité, auquel cas la réparation des dommages est régie par la loi du pavillon.

ART. 27. — L'action en réparation peut être intentée non seulement devant le tribunal du domicile du défendeur, mais encore devant le tribunal du lieu de l'immatriculation de l'aéronef.

ART. 28. — La réparation des dommages causés par un aéronef à un autre aéronef, à des personnes ou à des biens, soit en haute mer, soit au-

dessus d'un territoire ne relevant d'aucune souveraineté, est soumise à la loi du tribunal saisi par la partie la plus diligente, dans les limites de l'article précédent ; toutefois, si les aéronefs ont la même nationalité, la réparation des dommages est réglée par la loi du pavillon.

ART. 29. — Dans le cas de collision entre aéronefs de même nationalité, la réparation des dommages causés aux biens et aux personnes se trouvant à bord est régie par la loi du pavillon et la réparation des dommages causés aux biens et aux personnes du pays survolé par la loi de ce pays.

ART. 30. — Les actes accomplis et les faits survenus dans l'espace à bord de l'aéronef, et qui n'intéresseraient pas la sécurité ou l'ordre public de l'Etat sous-jacent, restent soumis à la législation et à la juridiction du pays dont l'aéronef a la nationalité.

ART. 31. — En cas de naissance et de décès à bord pendant un voyage aérien, le pilote en dressera acte sur le livre de bord. Dans la première localité où l'aéronef atterrira, le pilote sera tenu de déposer copie de l'acte qu'il aura dressé. Le dépôt sera fait, savoir : si la localité fait partie du territoire dont l'aéronef a la nationalité, à l'autorité publique compétente ; si la localité est située en territoire étranger, entre les mains du consul dont l'aéronef a la nationalité. Au cas où il ne se trouverait pas de consul dans cette localité, la copie de l'acte sera transmise par le pilote sous pli recommandé à l'autorité consulaire ou à l'autorité compétente dont l'aéronef a la nationalité.

CHAPITRE VII

Régime des aéronefs à l'étranger.

ART. 32. — Les aéronefs se divisent en aéronefs publics et en aéronefs privés.

ART. 33. — Les aéronefs publics sont ceux qui sont employés à l'exercice de la puissance publique.

ART. 34. — Les autres aéronefs, même appartenant à l'Etat, sont des aéronefs privés.

ART. 35. — Les aéronefs publics se divisent en aéronefs militaires et en aéronefs non militaires (aéronefs de douane et de police).

ART. 36. — Est aéronef militaire tout aéronef commandé par un militaire commissionné à cet effet.

ART. 37. — Les aéronefs postaux appartenant à l'Etat ou à des particuliers sont des aéronefs privés.

ART. 38. — Les aéronefs militaires, de police, de douane et de poste sont soumis à des régimes distincts.

ART. 39. — En aucun cas un aéronef militaire d'un Etat ne pourra survoler le territoire d'un autre Etat ni y atterrir s'il n'en a reçu l'autorisation préalable.

Celle-ci peut être subordonnée à l'observation de conditions spécialement déterminées.

ART. 40. — Ainsi autorisé, l'aéronef jouit du bénéfice de l'exterritorialité. Toutefois, il reste soumis dans tous les cas à l'observation des prescriptions relatives à la police de la circulation aérienne.

ART. 41. — Les aéronefs de police et de douane sont soumis, en ce qui concerne le survol et l'atterrissage, au même régime que les aéronefs militaires, sans cependant pouvoir se prévaloir de l'exterritorialité accordée à ces derniers.

ART. 42. — Les aéronefs privés peuvent être l'objet, s'il y a lieu, d'une mesure conservatoire ou d'exécution.

Cependant, les aéronefs affectés à un service postal exploité ou concédé par l'Etat, ne peuvent jamais être l'objet d'une procédure soit conservatoire, soit d'exécution, qu'à la fin du voyage.

ART. 43. — Les aéronefs chargés d'un service postal doivent être porteurs de marques permettant de les identifier facilement.

ART. 44. — Les aéronefs exclusivement postaux ne peuvent en cours de route être saisis à la requête des particuliers.

ART. 45. — En cas de saisie d'un aéronef par un Etat, les autorités locales sont tenues d'acheminer la correspondance par les voies les plus rapides.

LIVRE II. — Droit privé aérien.

CHAPITRE PREMIER

De la propriété du dessus.

ART. 46. — Nul ne peut, à raison d'un droit de propriété, s'opposer au passage d'un aéronef dans des conditions qui ne présentent pour lui aucun inconvénient appréciable.

ART. 47. — Tout abus du droit de passage donne ouverture contre son auteur responsable à une action en dommages-intérêts.

Cette action s'exerce conformément aux dispositions de l'article 25.

CHAPITRE II

De la réparation des dommages causés par les aéronefs.

ART. 48. — La responsabilité est basée sur le risque (principe)

ART. 49. — La responsabilité pèse également et solidairement sur celui qui a la propriété de l'aéronef et celui qui en a la maîtrise juridique (principe).

ART. 50. — Le transporteur est responsable de la perte ou de l'avarie des marchandises transportées, hors le cas de force majeure ou du vice propre

de la marchandise. Il est de même responsable des dommages causés aux tiers, hors le cas de force majeure ou de faute du transporté.

ART. 51. — Les conditions atmosphériques ne sauraient être, dans le transport des personnes et des marchandises, considérées comme un cas de force majeure, libérant le transporteur de sa responsabilité.

ART. 52. — La responsabilité envers les tiers existe même si le dommage provient d'un cas de force majeure.

Toutefois, aucune responsabilité ne sera encourue si le dommage est dû à l'exécution d'un ordre de la puissance publique, à un fait de guerre ou à une faute du transporté.

ART. 53. — Sauf en ce qui concerne les voyageurs, le transporteur peut, par une clause expresse, s'exonérer de la responsabilité qui lui incombe en raison des risques de la circulation aérienne et des fautes commises par toute personne employée à bord dans la conduite de l'appareil.

CHAPITRE III

De l'hypothèque aérienne.

ART. 54. — Les aéronefs peuvent faire l'objet de sûretés réelles établies conformément aux prescriptions de la loi du pays de l'immatriculation.

Ces sûretés doivent être soumises à la publicité par une inscription au registre d'immatriculation dans le pays dont l'aéronef a la nationalité et par une inscription sur le livre de bord.

ART. 55. — Doivent être soumis à la même publicité tous actes et jugements portant attribution, déclaration et résolution de droits réels, ainsi que toute mutation de propriété après décès.

ART. 56. — Les sûretés légales établies par le droit commun sur les meubles ou les immeubles ne s'appliquent pas aux aéronefs.

ART. 57. — Les aéronefs grevés d'une sûreté réelle ne peuvent être vendus à des étrangers.

ART. 58. — La sûreté réelle régulièrement constituée et publiée dans le pays de l'immatriculation de l'aéronef sera respectée en cas de vente et de saisie dans un pays étranger et y produira tous ses effets.

ART. 59. — La sûreté réelle s'étend aux indemnités qui seraient dues par un tiers au propriétaire de l'aéronef pour dommages subis par l'appareil et à l'indemnité d'assurance pour perte ou avarie de l'aéronef.

ART. 60. — La sûreté réelle confère au créancier un droit de préférence suivant l'ordre de l'inscription au registre.

Toutefois ce créancier est primé par les créanciers privilégiés sur les aéronefs.

ART. 61. — Sont seules privilégiées sur les aéronefs, leurs accessoires et les indemnités de responsabilité visées à l'article (?), les créances suivantes :

1° Les frais de justice ou les frais faits pour la conservation de l'aéronef en vue d'arriver à la vente en justice;

2° Les frais ou indemnités dus pour sauvetage, ainsi que les créances pour réparation et pour fournitures faites au pilote hors du port d'attache pour permettre de continuer le voyage.

ART. 62. — Le privilège est éteint par l'expiration du délai de six mois à compter de la date de la naissance de la créance.

ART. 63. — Les créanciers privilégiés sont classés dans l'ordre fixé par l'article (?).

Ceux qui sont inscrits sous un même numéro viennent en concours, sauf toutefois pour le privilège du § 2, où le classement se fait d'après l'ordre inverse de la date de naissance.

ART. 64. — Le créancier muni de la sûreté réelle a un droit de suite sur l'aéronef. Les créanciers privilégiés n'ont de droit de suite sur l'aéronef que s'ils ont fait inscrire leur privilège au registre d'immatriculation avant l'inscription du transfert de propriété.

Le droit de suite s'éteint par la vente en justice de l'aéronef.

Au cas de vente volontaire, l'acquéreur pourra purger les sûretés réelles existant sur l'aéronef suivant la procédure à établir par la loi nationale.

CHAPITRE IV

Des assurances.

Le contrat d'assurance des aéronefs sera soumis aux règles suivantes :

ART. 65. — Tout intérêt sur l'aéronef peut être assuré jusqu'à sa valeur totale contre tous les risques susceptibles d'atteindre l'aéronef à l'exception de ceux qui proviennent du fait intentionnel de l'assuré ou de celui qui a la maîtrise de l'aéronef.

ART. 66. — En cas de bris ou d'avarie, si l'aéronef assuré n'est pas réparable, il pourra être délaissé aux assureurs si leur importance atteint les trois quarts de la valeur assurée. Si l'aéronef est réparable, il pourra être délaissé aux assureurs au cas où les frais de réparation atteindraient les trois quarts de la valeur totale de l'appareil. Il pourra être également délaissé en cas de perte sans nouvelles, trois mois après les dernières nouvelles.

ART. 67. — L'indemnité d'assurance sera, en cas de perte, subrogée à l'aéronef et affectée aux créanciers ayant sûretés réelles.

ART. 68. — Le certificat de navigabilité de l'appareil assuré devra, sur la déclaration de l'assuré, être mentionné dans le contrat d'assurance; tout appareil muni de ce certificat et coté par un registre de classification d'aéronef doit être présumé, jusqu'à preuve du contraire par l'assureur, être parti en bon état de navigabilité.

ART. 69. — Dans toute police d'assurance-vie ou d'assurance-accidents,

les parties ne pourront exclure le risque résultant du transport de l'assuré sur des lignes régulières de navigation aérienne.

ART. 70. — Dans les pays où le pilote et le personnel employé à bord n'est pas couvert contre les accidents du travail par la législation générale, ce personnel devra être obligatoirement assuré.

ART. 71. — Nul aéronef privé ne sera admis à circuler s'il n'est justifié par une pièce officielle que tous les risques que l'appareil peut faire courir aux tiers se trouvent actuellement assurés.

Cette assurance peut être remplacée par une garantie constituée par le dépôt de sommes ou de titres, ou la dation d'une caution agréée par l'Etat auquel appartient l'aéronef.

ART. 72. — Le tiers victime d'un accident se trouvera de plein droit subrogé au droit de l'assuré contre son assureur. Il pourra, nonobstant toute convention contraire, porter son action, soit devant le tribunal du domicile de l'assuré ou de l'assureur, soit devant le tribunal du lieu de l'accident.

La victime aura un privilège sur le montant de l'assurance dans la mesure de ses droits et aucun paiement fait par l'assuré à l'assureur ne sera libératoire tant que la victime n'aura pas été désintéressée.

ART. 73. — L'action de la victime doit être soumise à une courte prescription.

LIVRE III. — Droit administratif aérien.

CHAPITRE PREMIER

De la route et des voies aériennes.

ART. 74. — La route est le parcours suivi par l'aéronef.

ART. 75. — La voie aérienne est la succession des emplacements et points de repère jalonnant un itinéraire.

ART. 76. — La ligne aérienne est le service régulier de transports par aéronefs.

ART. 77. — L'établissement de toute ligne aérienne internationale est subordonné à l'autorisation préalable de l'Etat survolé.

ART. 78. — L'Etat survolé aura le droit d'imposer à une ligne une route déterminée.

LIVRE IV. — Droit fiscal aérien.

CHAPITRE PREMIER

Réglementation douanière aéronautique internationale.

ART. 79. — Tout aéronef privé effectuant un parcours international doit,

sauf autorisation spéciale, prendre son départ d'un aérodrome douanier, et faire son premier atterrissage à l'étranger sur un aérodrome douanier.

ART. 80. — En cas d'atterrissage forcé, celui-ci doit être constaté par la douane, ou à défaut de douane, par l'autorité de police locale qui vise le livre de bord et recueille toutes déclarations utiles.

ART. 81. — L'autorité de police ayant constaté l'atterrissage doit prévenir le plus promptement possible l'autorité douanière.

Les administrations intéressées donneront aux autorités locales compétentes les instructions nécessaires pour que les inconvénients de l'atterrissage forcé soient réduits au minimum et pour que les appareils soient libérés le plus rapidement possible.

ART. 82. — En cas de bris de l'appareil, constat en sera dressé par l'autorité de police locale.

En cas de réexportation des débris de l'appareil, la constatation de la sortie sera effectuée par la douane de la frontière, sur le vu du constat.

ART. 83. — Tout aéronef privé transportant des marchandises devra être muni d'un manifeste visé par le service des douanes, donnant la liste et la désignation des marchandises, et d'une lettre de voiture pour chaque destinataire.

ART. 84. — Les aéronefs chargés d'un service postal sont tenus de se soumettre à l'aérodrome de départ à la visite des agents accrédités par les Etats à survoler.

ART. 85. — Le chargement postal doit être plombé avant le départ.

ART. 86. — A l'aérodrome d'arrivée, les aéronefs doivent soumettre le chargement postal au contrôle des agents accrédités par les Etats survolés.

ART. 87. — Les aéronefs exclusivement postaux sont dispensés de toute visite en cours de route.

Additum.

De l'avion sanitaire en cas de guerre aérienne.

Le VII^e Congrès juridique international de l'Aviation, réuni à Lyon, le 2 octobre 1923, sous la présidence de M. le Professeur de Lapradelle, recommande à l'attention de la XII^e Conférence internationale de la Croix-Rouge les résolutions ci-après :

1^o Le personnel et le matériel exclusivement affectés à l'enlèvement, au transport et au traitement des blessés par la voie aérienne, doivent être respectés et protégés comme ils le sont sur terre et sur mer ;

2^o La protection cesse si l'on en use pour commettre des actes nuisibles à l'ennemi.

L'avion sanitaire ne doit pas servir à la recherche des blessés sur le champ de bataille.

ANNEXE T

CONVENTION

pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international.

(Signée à Varsovie, le 12 octobre 1929.)

Le Président du Reich allemand, le Président fédéral de la République d'Autriche, Sa Majesté le Roi des Belges, le Président des Etats-Unis du Brésil, Sa Majesté le Roi des Bulgares, le Président du Gouvernement nationaliste de la République de Chine, Sa Majesté le Roi de Danemark et d'Islande, Sa Majesté le Roi d'Egypte, Sa Majesté le Roi d'Espagne, le Chef d'Etat de la République d'Esthonie, le Président de la République de Finlande, le Président de la République française, Sa Majesté le Roi de Grande-Bretagne, d'Irlande et des territoires britanniques au delà des mers, Empereur des Indes, le Président de la République hellénique, Son Altesse Sérénissime le Régent du Royaume de Hongrie, Sa Majesté le Roi d'Italie, Sa Majesté l'Empereur du Japon, le Président de la République de Lettonie, Son Altesse Royale la Grande-Duchesse de Luxembourg, le Président des Etats-Unis du Mexique, Sa Majesté le Roi de Norvège, Sa Majesté la Reine des Pays Bas, le Président de la République de Pologne, Sa Majesté le Roi de Roumanie, Sa Majesté le Roi de Suède, le Conseil fédéral suisse, le Président de la République tchécoslovaque, le Comité central exécutif de l'Union des Républiques socialistes soviétiques, le Président des Etats-Unis du Vénézuéla, Sa Majesté le Roi de Yougoslavie,

Ayant reconnu l'utilité de régler d'une manière uniforme les conditions du transport aérien international en ce qui concerne les documents utilisés pour ce transport et la responsabilité du transporteur,

A cet effet ont nommé leurs plénipotentiaires respectifs, lesquels, dûment autorisés, ont conclu et signé la Convention suivante :

CHAPITRE PREMIER

Objet. — Définitions.

ARTICLE PREMIER. — 1° La présente Convention s'applique à tout transport international de personnes, bagages ou marchandises, effectué par aéronef contre rémunération. Elle s'applique également aux transports gratuits effectués par aéronef par une entreprise de transports aériens.

2° Est qualifié « transport international » au sens de la présente Convention, tout transport dans lequel, d'après les stipulations des parties, le point de départ et le point de destination, qu'il y ait ou non interruption de transport ou transbordement, sont situés, soit sur le territoire de deux Hautes Parties Contractantes, soit sur le territoire d'une seule Haute Partie Contractante, si une escale est prévue dans un territoire soumis à la souveraineté, à la suzeraineté, au mandat ou à l'autorité d'une autre Puissance même non contractante. Le transport sans une telle escale entre les territoires soumis à la souveraineté, à la suzeraineté, au mandat ou à l'autorité de la même Haute Partie Contractante n'est pas considéré comme international au sens de la présente Convention.

3° Le transport à exécuter par plusieurs transporteurs par air successifs est censé constituer pour l'application de cette Convention un transport unique lorsqu'il a été envisagé par les parties comme une seule opération, qu'il ait été conclu sous la forme d'un seul contrat ou d'une série de contrats, et il ne perd pas son caractère international par le fait qu'un seul contrat ou une série de contrats doivent être exécutés intégralement dans un territoire soumis à la souveraineté, à la suzeraineté, au mandat ou à l'autorité d'une même Haute Partie Contractante.

ART. 2. — 1° La Convention s'applique aux transports effectués par l'Etat ou les autres personnes juridiques de droit public, dans les conditions prévues à l'article 1^{er}.

2° Sont exceptés de l'application de la présente Convention les transports effectués sous l'empire de conventions postales internationales.

CHAPITRE II

Titres de transport.

SECTION I

Billet de passage.

ART. 3. — 1° Dans le transport de voyageurs, le transporteur est tenu de délivrer un billet de passage qui doit contenir les mentions suivantes :

- a) Le lieu et la date de l'émission;
- b) Les points de départ et de destination;

c) Les arrêts prévus, sous réserve de la faculté pour le transporteur de stipuler qu'il pourra les modifier en cas de nécessité et sans que cette modification puisse faire perdre au transport son caractère international;

d) Le nom et l'adresse du ou des transporteurs;

e) L'indication que le transport est soumis au régime de la responsabilité établi par la présente Convention.

2° L'absence, l'irrégularité ou la perte du billet n'affecte ni l'existence, ni la validité du contrat de transport, qui n'en sera pas moins soumis aux règles de la présente Convention. Toutefois, si le transporteur accepte le voyageur sans qu'il ait été délivré un billet de passage, il n'aura pas le droit de se prévaloir des dispositions de cette Convention qui excluent ou limitent sa responsabilité.

SECTION II

Bulletin de bagages.

ART. 4. — 1° Dans le transport de bagages, autres que les menus objets personnels dont le voyageur conserve la garde, le transporteur est tenu de délivrer un bulletin de bagages.

2° Le bulletin de bagages est établi en deux exemplaires, l'un pour le voyageur, l'autre pour le transporteur.

3° Il doit contenir les mentions suivantes :

a) Le lieu et la date de l'émission;

b) Les points de départ et de destination;

c) Le nom et l'adresse du ou des transporteurs;

d) Le numéro du billet de passage;

e) L'indication que la livraison des bagages est faite au porteur du bulletin;

f) Le nombre et le poids des colis;

g) Le montant de la valeur déclarée, conformément à l'article 22, alinéa 2;

h) L'indication que le transport est soumis au régime de la responsabilité établi par la présente Convention.

4° L'absence, l'irrégularité ou la perte du bulletin n'affecte ni l'existence, ni la validité du contrat de transport, qui n'en sera pas moins soumis aux règles de la présente Convention. Toutefois, si le transporteur accepte les bagages sans qu'il ait été délivré un bulletin ou si le bulletin ne contient pas les mentions indiquées sous les lettres *d*, *f*, *h*, le transporteur n'aura pas le droit de se prévaloir des dispositions de cette Convention qui excluent ou limitent sa responsabilité.

SECTION III

Lettre de transport aérien.

ART. 5. — 1° Tout transporteur de marchandises a le droit de demander à l'expéditeur l'établissement et la remise d'un titre appelé : « Lettre de transport aérien » ; tout expéditeur a le droit de demander au transporteur l'acceptation de ce document;

2° Toutefois, l'absence, l'irrégularité ou la perte de ce titre n'affecte ni l'existence ni la validité du contrat de transport, qui n'en sera pas moins soumis aux règles de la présente Convention, sous réserve des dispositions de l'article 9.

ART. 6. — 1° La lettre de transport aérien est établie par l'expéditeur en trois exemplaires originaux et remise avec la marchandise.

2° Le premier exemplaire porte la mention « pour le transporteur »; il est signé par l'expéditeur. Le deuxième exemplaire porte la mention « pour le destinataire »; il est signé par l'expéditeur et le transporteur et il accompagne la marchandise. Le troisième exemplaire est signé par le transporteur et remis par lui à l'expéditeur après acceptation de la marchandise.

3° La signature du transporteur doit être apposée dès l'acceptation de la marchandise.

4° La signature du transporteur peut être remplacée par un timbre; celle de l'expéditeur peut être imprimée ou remplacée par un timbre.

5° Si, à la demande de l'expéditeur, le transporteur établit la lettre de transport aérien, il est considéré, jusqu'à preuve contraire, comme agissant pour le compte de l'expéditeur.

ART. 7. — Le transporteur de marchandises a le droit de demander à l'expéditeur l'établissement de lettres de transport aérien différentes lorsqu'il y a plusieurs colis.

ART. 8. — La lettre de transport aérien doit contenir les mentions suivantes :

- a) Le lieu où le document a été créé et la date à laquelle il a été établi;
- b) Les points de départ et de destination;
- c) Les arrêts prévus, sous réserve de la faculté, pour le transporteur, de stipuler qu'il pourra les modifier en cas de nécessité et sans que cette modification puisse faire perdre au transport son caractère international;
- d) Le nom et l'adresse de l'expéditeur;
- e) Le nom et l'adresse du premier transporteur;
- f) Le nom et l'adresse du destinataire, s'il y a lieu;
- g) La nature de la marchandise;
- h) Le nombre, le mode d'emballage, les marques particulières ou les numéros des colis;
- i) Le poids, la quantité, le volume ou les dimensions de la marchandise;
- j) L'état apparent de la marchandise et de l'emballage;
- k) Le prix du transport, s'il est stipulé, la date et le lieu de paiement et la personne qui doit payer;
- l) Si l'envoi est fait contre remboursement, le prix des marchandises et, éventuellement, le montant des frais;
- m) Le montant de la valeur déclarée, conformément à l'article 22, alinéa 2;
- n) Le nombre d'exemplaires de la lettre de transport aérien;

o) Les documents transmis au transporteur pour accompagner la lettre de transport aérien;

p) Le délai de transport et l'indication sommaire de la voie à suivre (via), s'ils ont été stipulés;

q) L'indication que le transport est soumis au régime de la responsabilité établi par la présente Convention.

ART. 9. — Si le transporteur accepte des marchandises sans qu'il ait été établi une lettre de transport aérien, ou si celle-ci ne contient pas toutes les mentions indiquées par l'article 8 (a) à (i) exclusivement et (g), le transporteur n'aura pas le droit de se prévaloir des dispositions de cette Convention qui excluent ou limitent sa responsabilité.

ART. 10. — 1° L'expéditeur est responsable de l'exactitude des indications et déclarations concernant la marchandise qu'il inscrit dans la lettre de transport aérien.

2° Il supportera la responsabilité de tout dommage subi par le transporteur ou toute autre personne à raison de ses indications et déclarations irrégulières, inexactes ou incomplètes.

ART. 11. — 1° La lettre de transport aérien fait foi, jusqu'à preuve contraire, de la conclusion du contrat, de la réception de la marchandise et des conditions du transport.

2° Les énonciations de la lettre de transport aérien, relatives aux poids, aux dimensions et à l'emballage de la marchandise, ainsi qu'au nombre des colis, font foi jusqu'à preuve contraire; celles relatives à la quantité, au volume et à l'état de la marchandise ne font preuve contre le transporteur qu'autant que la vérification en a été faite par lui en présence de l'expéditeur, et constatée sur la lettre de transport aérien, ou qu'il s'agit d'énonciation relative à l'état apparent de la marchandise.

ART. 12. — 1° L'expéditeur a le droit, sous la condition d'exécuter toutes les obligations résultant du contrat de transport, de disposer de la marchandise, soit en la retirant à l'aérodrome de départ ou de destination, soit en l'arrêtant en cours de route lors d'un atterrissage, soit en la faisant délivrer au lieu de destination ou en cours de route à une personne autre que le destinataire indiqué sur la lettre de transport aérien, soit en demandant son retour à l'aérodrome de départ, pour autant que l'exercice de ce droit ne porte préjudice ni au transporteur, ni aux autres expéditeurs et avec l'obligation de rembourser les frais qui en résultent.

2° Dans le cas où l'exécution des ordres de l'expéditeur est impossible, le transporteur doit l'en aviser immédiatement.

3° Si le transporteur se conforme aux ordres de disposition de l'expéditeur, sans exiger la production de l'exemplaire de la lettre de transport aérien délivré à celui-ci, il sera responsable, sauf son recours contre l'expéditeur, du préjudice qui pourrait être causé par ce fait à celui qui est régulièrement en possession de la lettre de transport aérien.

4° Le droit de l'expéditeur cesse au moment où celui du destinataire commence, conformément à l'article 13 ci-dessous. Toutefois, si le destinataire refuse la lettre de transport ou la marchandise, ou s'il ne peut être atteint, l'expéditeur reprend son droit de disposition.

ART. 13. — 1° Sauf dans les cas indiqués à l'article précédent, le destinataire a le droit, dès l'arrivée de la marchandise au point de destination, de demander au transporteur de lui remettre la lettre de transport aérien et de lui livrer la marchandise contre le paiement du montant des créances et contre l'exécution des conditions de transport indiquées dans la lettre de transport aérien.

2° Sauf stipulation contraire, le transporteur doit aviser le destinataire dès l'arrivée de la marchandise.

3° Si la perte de la marchandise est reconnue par le transporteur ou si, à l'expiration d'un délai de sept jours après qu'elle aurait dû arriver, la marchandise n'est pas arrivée, le destinataire est autorisé à faire valoir vis-à-vis du transporteur les droits résultant du contrat de transport.

ART. 14. — L'expéditeur et le destinataire peuvent faire valoir les droits qui leur sont respectivement conférés par les articles 12 et 13, chacun en son propre nom, qu'il agisse dans son propre intérêt ou dans l'intérêt d'autrui, à condition d'exécuter les obligations que le contrat impose.

ART. 15. — 1° Les articles 12, 13 et 14 ne portent aucun préjudice ni aux rapports de l'expéditeur et du destinataire entre eux, ni aux rapports des tiers dont les droits proviennent, soit du transporteur, soit du destinataire.

2° Toute clause dérogeant aux stipulations des articles 12, 13 et 14 doit être inscrite dans la lettre de transport aérien.

ART. 16. — 1° L'expéditeur est tenu de fournir les renseignements et de joindre à la lettre de transport aérien les documents qui, avant la remise de la marchandise au destinataire, sont nécessaires à l'accomplissement des formalités de douane, d'octroi ou de police. L'expéditeur est responsable envers le transporteur de tous dommages qui pourraient résulter de l'absence, de l'insuffisance ou de l'irrégularité de ces renseignements et pièces, sauf le cas de faute de la part du transporteur ou de ses préposés.

2° Le transporteur n'est pas tenu d'examiner si ces renseignements et documents sont exacts ou insuffisants.

CHAPITRE III

Responsabilité du transporteur.

ART. 17. — Le transporteur est responsable du dommage survenu en cas de mort, de blessure ou de toute autre lésion corporelle subie par un voyageur, lorsque l'accident qui a causé le dommage s'est produit à bord de l'aéronef ou au cours de toutes opérations d'embarquement et de débarquement.

ART. 18. — 1° Le transporteur est responsable du dommage survenu en cas de destruction, perte ou avarie de bagages enregistrés ou de marchandises, lorsque l'événement qui a causé le dommage s'est produit pendant le transport aérien.

2° Le transport aérien, au sens de l'alinéa précédent, comprend la période pendant laquelle les bagages ou marchandises se trouvent sous la garde du transporteur, que ce soit dans un aéroport ou à bord d'un aéronef ou dans un lieu quelconque en cas d'atterrissage en dehors d'un aéroport.

3° La période du transport aérien ne couvre aucun transport terrestre, maritime ou fluvial effectué en dehors d'un aéroport. Toutefois, lorsqu'un tel transport est effectué dans l'exécution du contrat de transport aérien en vue du chargement, de la livraison ou du transbordement, tout dommage est présumé, sauf preuve contraire, résulter d'un événement survenu pendant le transport aérien.

ART. 19. — Le transporteur est responsable du dommage résultant d'un retard dans le transport aérien de voyageurs, bagages ou marchandises.

ART. 20. — 1° Le transporteur n'est pas responsable s'il prouve que lui et ses préposés ont pris toutes les mesures nécessaires pour éviter le dommage ou qu'il leur était impossible de les prendre.

2° Dans les transports de marchandises et de bagages, le transporteur n'est pas responsable, s'il prouve que le dommage provient d'une faute de pilotage, de conduite de l'aéronef ou de navigation, et que, à tous autres égards, lui et ses préposés ont pris toutes les mesures nécessaires pour éviter le dommage.

ART. 21. — Dans le cas où le transporteur fait la preuve que la faute de la personne lésée a causé le dommage ou y a contribué, le tribunal pourra, conformément aux dispositions de sa propre loi, écarter ou atténuer la responsabilité du transporteur.

ART. 22. — 1° Dans le transport des personnes, la responsabilité du transporteur envers chaque voyageur est limitée à la somme de cent vingt-cinq mille francs. Dans le cas où, d'après la loi du tribunal saisi, l'indemnité peut être fixée sous forme de rente, le capital de la rente ne peut dépasser cette limite. Toutefois par une convention spéciale avec le transporteur, le voyageur pourra fixer une limite de responsabilité plus élevée.

2° Dans le transport de bagages enregistrés et de marchandises, la responsabilité du transporteur est limitée à la somme de deux cent cinquante francs par kilogramme, sauf déclaration spéciale d'intérêt à la livraison faite par l'expéditeur au moment de la remise du colis au transporteur et moyennant le paiement d'une taxe supplémentaire éventuelle. Dans ce cas, le transporteur sera tenu de payer jusqu'à concurrence de la somme déclarée, à moins qu'il ne prouve qu'elle est supérieure à l'intérêt réel de l'expéditeur à la livraison.

3° En ce qui concerne les objets dont le voyageur conserve la garde, la

responsabilité du transporteur est limitée à cinq mille francs par voyageur.

4° Les sommes indiquées ci-dessus sont considérées comme se rapportant au franc français constitué par soixante-cinq et demi milligrammes d'or au titre de neuf cents millièmes de fin. Elles pourront être converties dans chaque monnaie nationale en chiffres ronds.

ART. 23. — Toute clause tendant à exonérer le transporteur de sa responsabilité ou à établir une limite inférieure à celle qui est fixée dans la présente Convention est nulle et de nul effet, mais la nullité de cette clause n'entraîne pas la nullité du contrat qui reste soumis aux dispositions de la présente Convention.

ART. 24. — 1° Dans les cas prévus aux articles 18 et 19 toute action en responsabilité, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée que dans les conditions et limites prévues par la présente Convention.

2° Dans les cas prévus à l'article 17, s'appliquent également les dispositions de l'alinéa précédent, sans préjudice de la détermination des personnes qui ont le droit d'agir et de leurs droits respectifs.

ART. 25. — 1° Le transporteur n'aura pas le droit de se prévaloir des dispositions de la présente Convention qui excluent ou limitent sa responsabilité, si le dommage provient de son dol ou d'une faute qui, d'après la loi du tribunal saisi, est considérée comme équivalente au dol.

2° Ce droit lui sera également refusé si le dommage a été causé dans les mêmes conditions par un de ses préposés agissant dans l'exercice de ses fonctions.

ART. 26. — 1° La réception des bagages et marchandises sans protestation par le destinataire constituera présomption, sauf preuve contraire, que les marchandises ont été livrées en bon état et conformément au titre de transport.

2° En cas d'avarie le destinataire doit adresser au transporteur une protestation immédiatement après la découverte de l'avarie, et, au plus tard, dans un délai de trois jours pour les bagages et de sept jours pour les marchandises, à dater de leur réception. En cas de retard la protestation devra être faite au plus tard dans les quatorze jours à dater du jour où le bagage ou la marchandise auront été mis à sa disposition.

3° Toute protestation doit être faite par réserve inscrite sur le titre de transport ou par un autre écrit expédié dans le délai prévu pour cette protestation.

4° A défaut de protestation dans les délais prévus, toutes actions contre le transporteur sont irrecevables, sauf le cas de fraude de celui-ci.

ART. 27. — En cas de décès du débiteur l'action en responsabilité dans les limites prévues par la présente Convention s'exerce contre ses ayants droit.

ART. 28. — 1° L'action en responsabilité devra être portée, au choix du

demandeur, dans le territoire d'une des Hautes Parties Contractantes, soit devant le tribunal du domicile du transporteur, du siège principal de son exploitation ou du lieu où il possède un établissement par le soin duquel le contrat a été conclu, soit devant le tribunal du lieu de destination.

2° La procédure sera réglée par la loi du tribunal saisi.

ART. 29. — 1° L'action en responsabilité doit être intentée, sous peine de déchéance, dans le délai de deux ans à compter de l'arrivée à destination ou du jour où l'aéronef aurait dû arriver, ou de l'arrêt du transport.

2° Le mode du calcul du délai est déterminé par la loi du tribunal saisi.

ART. 30. — 1° Dans les cas de transports, régis par la définition du troisième alinéa de l'article premier, à exécuter par divers transporteurs successifs, chaque transporteur acceptant des voyageurs, des bagages ou des marchandises est soumis aux règles établies par cette Convention, et est censé être une des parties contractantes du contrat de transport, pour autant que ce contrat ait trait à la partie du transport effectuée sous son contrôle.

2° Au cas d'un tel transport, le voyageur ou ses ayants droit ne pourront recourir que contre le transporteur ayant effectué le transport au cours duquel l'accident ou le retard s'est produit, sauf dans le cas où, par stipulation expresse, le premier transporteur aura assuré la responsabilité pour tout le voyage.

3° S'il s'agit de bagages ou de marchandises, l'expéditeur aura recours contre le premier transporteur et le destinataire qui a le droit à la délivrance contre le dernier, et l'un et l'autre pourront, en outre, agir contre le transporteur ayant effectué le transport au cours duquel la destruction, la perte, l'avarie ou le retard se sont produits. Ces transporteurs seront solidairement responsables envers l'expéditeur et le destinataire.

CHAPITRE IV

Dispositions relatives aux transports combinés.

ART. 31. — 1° Dans le cas de transports combinés effectués en partie par air et en partie par tout autre moyen de transport, les stipulations de la présente Convention ne s'appliquent qu'au transport aérien et si celui-ci répond aux conditions de l'article premier.

2° Rien dans la présente Convention n'empêche les parties, dans le cas de transports combinés, d'insérer dans le titre de transport aérien des conditions relatives à d'autres modes de transport, à condition que les stipulations de la présente Convention soient respectées en ce qui concerne le transport par air.

CHAPITRE V

Dispositions générales et finales.

ART. 32. — Sont nulles toutes clauses du contrat de transport et toutes

conventions particulières antérieures au dommage par lesquelles les parties dérogeraient aux règles de la présente Convention, soit par une détermination de la loi applicable, soit par une modification des règles de compétence. Toutefois, dans le transport des marchandises, les clauses d'arbitrage sont admises, dans les limites de la présente Convention, lorsque l'arbitrage doit s'effectuer dans les lieux de compétence des tribunaux prévus à l'article 28, alinéa 1.

ART. 33. — Rien dans la présente Convention ne peut empêcher un transporteur de refuser la conclusion d'un contrat de transport ou de formuler des règlements qui ne sont pas en contradiction avec les dispositions de la présente Convention.

ART. 34. — La présente Convention n'est applicable ni aux transports aériens internationaux exécutés à titre de premiers essais par des entreprises de navigation aérienne en vue de l'établissement de lignes régulières de navigation aérienne, ni aux transports effectués dans des circonstances extraordinaires en dehors de toute opération normale de l'exploitation aérienne.

ART. 35. — Lorsque dans la présente Convention il est question de jours, il s'agit de jours courants et non de jours ouvrables.

ART. 36. — La présente Convention est rédigée en français en un seul exemplaire qui restera déposé aux archives du ministère des Affaires étrangères de Pologne, et dont une copie certifiée conforme sera transmise par les soins du Gouvernement polonais au gouvernement de chacune des Hautes Parties Contractantes.

ART. 37. — 1° La présente Convention sera ratifiée. Les instruments de ratifications seront déposés aux archives du ministère des Affaires étrangères de Pologne, qui en notifiera le dépôt au gouvernement de chacune des Hautes Parties Contractantes.

2° Dès que la présente Convention aura été ratifiée par cinq des Hautes Parties Contractantes, elle entrera en vigueur entre elles le quatre-vingt-dixième jour après le dépôt de la cinquième ratification. Ultérieurement elle entrera en vigueur entre les Hautes Parties Contractantes qui l'auront ratifiée et la Haute Partie Contractante qui déposera son instrument de ratification le quatre-vingt-dixième jour après son dépôt.

3° Il appartiendra au Gouvernement de la République de Pologne de notifier au gouvernement de chacune des Hautes Parties Contractantes la date de l'entrée en vigueur de la présente Convention, ainsi que la date du dépôt de chaque ratification.

ART. 38. — 1° La présente Convention, après son entrée en vigueur, restera ouverte à l'adhésion de tous les Etats.

2° L'adhésion sera effectuée par une notification adressée au Gouvernement de la République de Pologne, qui en fera part au gouvernement de chacune des Hautes Parties Contractantes.

3° L'adhésion produira ses effets à partir du quatre-vingt-dixième jour après la notification faite au Gouvernement de la République de Pologne.

ART. 39. — 1° Chacune des Hautes Parties Contractantes pourra dénoncer la présente Convention par une notification faite au Gouvernement de la République de Pologne, qui en avisera immédiatement le gouvernement de chacune des Hautes Parties Contractantes.

2° La dénonciation produira ses effets six mois après la notification de la dénonciation et seulement à l'égard de la partie qui y aura procédé.

ART. 40. — 1° Les Hautes Parties Contractantes pourront, au moment de la signature, du dépôt des ratifications ou de leur adhésion, déclarer que l'acceptation qu'elles donnent à la présente Convention ne s'applique pas à tout ou partie de leurs colonies, protectorats, territoires sous mandat, ou tout autre territoire soumis à leur souveraineté ou à leur autorité, ou à tout autre territoire sous suzeraineté.

2° En conséquence elles pourront ultérieurement adhérer séparément au nom de tout ou partie de leurs colonies, protectorats, territoires sous mandat ou tout autre territoire soumis à leur souveraineté ou à leur autorité, ou tout territoire sous suzeraineté, ainsi exclus de leur déclaration originelle.

3° Elles pourront aussi, en se conformant à ses dispositions, dénoncer la présente Convention séparément ou pour tout ou partie de leurs colonies, protectorats, territoires sous mandat, ou tout autre territoire soumis à leur souveraineté ou à leur autorité, ou tout autre territoire sous suzeraineté.

ART. 41. — Chacune des Hautes Parties Contractantes aura la faculté au plus tôt deux ans après la mise en vigueur de la présente Convention de provoquer la réunion d'une nouvelle conférence internationale dans le but de rechercher les améliorations qui pourraient être apportées à la présente Convention. Elle s'adressera dans ce but au Gouvernement de la République française, qui prendra les mesures nécessaires pour préparer cette conférence.

La présente Convention, faite à Varsovie le 12 octobre 1929, restera ouverte à la signature jusqu'au 31 janvier 1930.

PROTOCOLE ADDITIONNEL

Ad article 2.

Les Hautes Parties Contractantes se réservent le droit de déclarer au moment de la ratification ou de l'adhésion que l'article 2, alinéa premier, de la présente Convention, ne s'appliquera pas aux transports internationaux aériens effectués directement par l'Etat, ses colonies, protectorats, territoires sous mandat ou tout autre territoire sous sa souveraineté, sa suzeraineté ou son autorité.

ANNEXE U

CONFÉRENCE DE JUIN 1929

Résolutions finales.

Les soussignés, délégués des Gouvernements d'Allemagne, des Etats-Unis d'Amérique, de l'Autriche, de la Belgique, du Brésil, de la Grande-Bretagne et de l'Irlande du Nord, du Canada, de l'Australie, de l'Union Sud-Africaine, de l'Etat libre d'Irlande, de l'Inde, de la Bulgarie, du Chili, de la Chine, de la Colombie, de Cuba, du Danemark, de l'Espagne, de l'Esthonie, de la Finlande, de la France, de la Grèce, d'Haiti, de la Hongrie, de l'Italie, du Japon, du Luxembourg, de la Norvège, de Panama, des Pays-Bas, de la Perse, de la Pologne, du Portugal, de la Roumanie, du Territoire de la Sarre, du Royaume des Serbes, Croates et Slovènes, du Siam, de la Suède, de la Suisse, de la Tchécoslovaquie, de l'Uruguay et du Vénézuéla, se sont réunis à Paris, le 10 juin 1929, sur l'invitation de la Commission internationale de navigation aérienne, dans le but d'examiner le texte de la Convention portant réglementation de la navigation aérienne, signée à Paris, le 13 octobre 1919, et d'étudier les amendements qu'il y aurait lieu d'apporter au texte actuellement en vigueur pour faciliter l'adhésion des Etats non contractants.

A la suite des délibérations consignées dans les procès-verbaux des séances, ils sont arrivés aux conclusions suivantes :

1. La ratification de la Convention de 1919 par les Etats signataires qui ne l'ont pas encore ratifiée et l'adhésion à cette Convention des Etats non contractants seront grandement facilitées si les articles ci-après de la Convention étaient modifiés pour se lire comme suit :

ART. 3. — Chaque Etat contractant a le droit d'interdire pour raison d'ordre militaire ou dans l'intérêt de la sécurité publique, aux aéronefs ressortissant aux autres Etats contractants, sous les peines prévues par sa législation et sous réserve qu'il ne sera fait aucune distinction à cet égard

entre ses aéronefs privés et ceux des autres Etats contractants, le survol de certaines zones de son territoire.

Chaque Etat contractant peut autoriser, à titre exceptionnel et dans l'intérêt de la sécurité publique, le survol desdites zones par ses aéronefs nationaux.

L'emplacement et l'étendue des zones interdites seront préalablement rendus publics et notifiés, ainsi que les autorisations exceptionnelles délivrées en vertu du paragraphe précédent, à tous les autres Etats contractants ainsi qu'à la Commission internationale de navigation aérienne.

Chaque Etat contractant se réserve, en outre, le droit, en temps de paix, dans des circonstances exceptionnelles, de restreindre ou d'interdire provisoirement, et avec effet immédiat, le survol de son territoire ou d'une partie de son territoire, à condition que cette restriction ou interdiction soit applicable, sans distinction de nationalité, aux aéronefs de tous les autres Etats.

Une telle décision sera rendue publique, notifiée à tous les Etats contractants et communiquée à la Commission internationale de navigation aérienne.

ART. 5 (*à insérer comme dernier article du chapitre premier*). — Chaque Etat contractant a le droit de conclure des conventions particulières avec des Etats non contractants.

Les stipulations de ces conventions particulières ne devront pas porter atteinte aux droits des parties contractantes à la présente Convention.

Ces conventions particulières, dans toute la mesure compatible avec leur objet, ne devront pas être en contradiction avec les principes généraux de la présente Convention.

Elles seront communiquées à la Commission internationale de navigation aérienne qui les notifiera aux autres Etats contractants.

ART. 7. — L'immatriculation des aéronefs visés dans l'article précédent sera faite conformément aux lois et aux dispositions spéciales de chaque Etat contractant.

ART. 15. — Tout aéronef ressortissant... (*sans changement*).

Aucun aéronef d'un Etat contractant, susceptible d'être dirigé sans pilote, ne peut, sans autorisation spéciale, survoler sans pilote le territoire d'un autre Etat contractant.

Tout aéronef qui se rend... (*sans changement*).

Chaque Etat contractant pourra subordonner à son autorisation préalable l'établissement de voies internationales de navigation aérienne et la création et l'exploitation de lignes internationales régulières de navigation aérienne, avec ou sans escale, sur son territoire.

ART. 34. — Il sera institué, sous le nom de Commission internationale de navigation aérienne, une Commission internationale permanente placée sous l'autorité de la Société des Nations.

Chaque Etat contractant ne pourra avoir plus de deux représentants à la Commission.

Chaque Etat représenté... (*sans changement*).

La Commission internationale de navigation aérienne déterminera les règles... (*sans changement*).

Cette Commission aura les attributions... (*sans changement*).

Toute modification dans les dispositions de l'une quelconque des annexes pourra être apportée par la Commission internationale de navigation aérienne, lorsque ladite modification aura été approuvée par les trois quarts du total des voix des Etats représentés à la session et les deux tiers du total possible des voix qui pourraient être exprimées si tous les Etats étaient représentés. Cette modification aura plein effet... (*sans changement*).

Toute modification proposée aux articles de la présente Convention... (*sans changement*).

Les modifications... (*sans changement*).

Les dépenses de la Commission internationale de navigation aérienne seront supportées par les Etats contractants dans la proportion fixée par ladite Commission.

Les frais occasionnés... (*sans changement*).

ART. 37, premier alinéa. — En cas de dissentiment entre deux ou plusieurs Etats relativement à l'interprétation de la présente Convention, le litige sera réglé par la Cour permanente de justice internationale. Toutefois, si l'un des Etats intéressés n'a pas accepté les protocoles concernant la Cour, le litige sera, sur sa demande, réglé par voie d'arbitrage.

ART. 41. — Tout Etat sera admis à adhérer à la présente Convention.

Cette adhésion sera notifiée... (*sans changement*).

ART. 42 (*supprimé*).

Clauses finales. — EN FOI DE QUOI, les plénipotentiaires ci-après, dont les pouvoirs ont été reconnus en bonne et due forme, ont signé la présente Convention.

La présente Convention a été rédigée en français, en anglais et en italien.

En cas de divergences le texte français fera foi.

2. La Commission internationale de navigation aérienne faciliterait encore l'entrée des Etats non contractants dans la Convention en mettant au plus tôt à l'étude, sur la base des observations échangées au cours de la présente conférence, les questions suivantes :

A. Révision du chapitre III de la Convention, articles 11 à 14.

B. Etude des observations allemandes sur les dispositions des articles 18, 19 et 23 et sur l'opportunité d'introduire dans la Convention des dispositions relatives au règlement des conflits de lois.

C. Etude d'une définition des aéronefs militaires visés à l'article 30 de la Convention.

3. La Commission internationale de navigation aérienne devrait attirer l'attention des gouvernements des Etats contractants sur l'esprit dans lequel la conférence a rédigé le nouveau texte du quatrième alinéa de l'article 15 de la Convention, en recommandant aux Etats contractants de ne refuser l'autorisation prévue par ledit alinéa que pour des motifs raisonnables.

4. La Commission internationale de navigation aérienne agirait, en outre, utilement, en entrant en rapports avec l'Union pan-américaine pour échanger avec elle toutes les informations relatives à la navigation aérienne.

La Commission internationale de navigation aérienne pourrait en conséquence décider de s'inspirer à ce sujet des dispositions par lesquelles elle a défini le caractère de ses relations actuelles avec la Société des Nations.

5. La Conférence a de plus exprimé le vœu que les stipulations de l'annexe H à la Convention, si importantes pour le progrès de l'aviation civile, fussent discutées, simplifiées et améliorées au plus tôt.

La Conférence a enfin estimé qu'il eût été utile de régler l'emploi des différentes langues dans un sens qui pût donner satisfaction à tous les Etats. Mais comme il n'a pas été possible à la présente Conférence de trouver une telle solution, le règlement de cette question devra faire l'objet de négociations ultérieures.

EN FOI DE QUOI, les délégués soussignés ont arrêté les présentes résolutions finales, signées, sans engagement pour leurs gouvernements respectifs, à Paris, le 15 juin 1929.

ANNEXE V

Délégation
des États-Unis
d'Amérique.

Conférence internationale
de navigation aérienne
5, rue de Chaillot, Paris.

[TRADUCTION]

15 juin 1929.

Monsieur Albert ROPER,
*Secrétaire général de la Commission internationale
de navigation aérienne,*
20, avenue Kléber,
Paris.

Cher Monsieur,

Nous référant aux réserves formulées par la Délégation des Etats-Unis lorsqu'elle a signé les Résolutions finales adoptées par la session extraordinaire de la Commission internationale de navigation aérienne, close aujourd'hui samedi 15 juin 1929, nous nous permettons de vous informer que ces Résolutions, dont la portée générale est conforme aux vues de notre gouvernement, ne coïncident pas entièrement avec elles. Aussi, pour bien définir notre position, nous permettons-nous de confirmer les réserves suivantes :

1. La Délégation des Etats-Unis maintient, au nom de son gouvernement, le principe que le droit doit être reconnu de permettre aux aéronefs de tourisme d'un Etat contractant de survoler des zones dont le survol pourrait être interdit aux aéronefs de tourisme d'autres Etats contractants, à condition que l'égalité de traitement soit assurée à tous les aéronefs se livrant au commerce aérien international.

2. La Délégation des Etats-Unis maintient, au nom de son gouvernement, le principe que le droit doit être reconnu à chaque gouvernement de conclure des traités, des conventions et des accords particuliers relatifs à la navigation aérienne, aussi longtemps qu'une telle convention ou un tel accord

particulier ne porteront pas atteinte aux droits ou obligations de l'un quelconque des Etats parties à la présente Convention.

3. La Délégation des Etats-Unis maintient, au nom de son gouvernement, le principe que complète liberté d'action en ce qui concerne les questions douanières doit être laissée aux Etats contractants.

4. La Délégation des Etats-Unis fait savoir, au nom de son gouvernement, que si celui-ci ratifiait la Convention internationale ce serait probablement avec la réserve que son action ne devrait pas être interprétée comme impliquant l'admission par les Etats-Unis d'un lien légal quelconque avec la Société des Nations ou d'une obligation quelconque découlant du Pacte de la Société des Nations constituant la Partie I du Traité de Versailles.

Croyez, je vous prie, à notre haute estime et à nos meilleurs vœux.
Bien à vous.

Signé : William P. MAC CRACKEN JR.

Signé : Joseph R. BAKER.

ANNEXE X

CONVENTION PORTANT RÉGLEMENTATION DE LA NAVIGATION AÉRIENNE

(Paris, 13 octobre 1919.)

**Texte modifié (1) par les Protocoles
du 27 octobre 1922 et du 30 juin 1923
relatifs à des amendements aux articles 5 et 34
entrés en vigueur le 14 décembre 1926 (2).**

CHAPITRE PREMIER

Principes généraux (3).

ARTICLE PREMIER. — Les Hautes Parties Contractantes reconnaissent que chaque Puissance a la souveraineté complète et exclusive sur l'espace atmosphérique au-dessus de son territoire.

Au sens de la présente Convention, le territoire d'un Etat sera entendu comme comprenant le territoire national métropolitain et colonial, ensemble les eaux territoriales adjacentes audit territoire.

ART. 2. — Chaque Etat contractant s'engage à accorder en temps de paix, aux aéronefs des autres Etats *contractants*, la liberté de passage inoffensif au-dessus de son territoire, pourvu que les conditions établies dans la présente Convention soient observées.

Les règles établies par un Etat contractant pour l'admission, sur son territoire, des aéronefs ressortissant aux autres Etats contractants, doivent être appliquées sans distinction de nationalité.

(1) Les modifications apparaissent en caractères italiques dans le texte ci-dessus.

(2) Reproduits ci-dessus en annexes O et P.

(3) Le texte mis à jour de la Convention et de ses annexes, publié par la *Commission internationale de navigation aérienne*, est établi en trois langues : français, anglais et italien. Le texte français est seul reproduit ici.

ART. 3. — Chaque Etat contractant a le droit d'interdire pour raison d'ordre militaire ou dans l'intérêt de la sécurité publique, aux aéronefs ressortissant aux autres Etats contractants, sous les peines prévues par sa législation et sous réserve qu'il ne sera fait aucune distinction à cet égard entre ses aéronefs privés et ceux des autres Etats contractants, le survol de certaines zones de son territoire.

Dans ce cas, l'emplacement et l'étendue des zones interdites seront préalablement rendus publics et notifiés aux autres Etats contractants.

ART. 4. — Tout aéronef, qui s'engage au-dessus d'une zone interdite, sera tenu, dès qu'il s'en apercevra, de donner le signal de détresse prévu au § 47 de l'annexe D et devra atterrir, en dehors de la zone interdite, le plus tôt et le plus près possible, sur l'un des aérodromes de l'Etat indûment survolé.

CHAPITRE II

Nationalité des aéronefs.

ART. 5. — Aucun Etat contractant n'admettra, si ce n'est par une autorisation spéciale et temporaire, la circulation, au-dessus de son territoire, d'un aéronef ne possédant pas la nationalité de l'un des Etats contractants, *à moins qu'il n'ait conclu une convention particulière avec l'Etat dans lequel cet aéronef est immatriculé. Les stipulations de cette convention particulière ne devront pas porter atteinte aux droits des parties contractantes à la présente Convention et devront être conformes aux règles établies par ladite Convention et ses annexes. Cette convention particulière sera communiquée à la Commission internationale de navigation aérienne qui la notifiera aux autres Etats contractants.*

ART. 6. — Les aéronefs ont la nationalité de l'Etat sur le registre duquel ils sont immatriculés, conformément aux prescriptions de la section I (c) de l'annexe A.

ART. 7. — Les aéronefs ne seront immatriculés dans un des Etats contractants que s'ils appartiennent en entier à des ressortissants de cet Etat.

Aucune société ne pourra être enregistrée comme propriétaire d'un aéronef que si elle possède la nationalité de l'Etat dans lequel l'aéronef est immatriculé, si le président de la société et les deux tiers au moins des administrateurs ont cette même nationalité et si la société satisfait à toutes autres conditions qui pourraient être prescrites par les lois dudit Etat.

ART. 8. — Un aéronef ne peut être valablement immatriculé dans plusieurs Etats.

ART. 9. — Les Etats contractants échangeront entre eux et transmettront chaque mois à la Commission internationale de navigation aérienne, prévue à l'article 34, des copies des inscriptions et radiations d'inscriptions effectuées sur leur registre matricule dans le mois précédent.

ART. 10. — Dans la navigation internationale, tout aéronef devra, conformément aux dispositions de l'annexe A, porter une marque de nationalité et une marque d'immatriculation, ainsi que le nom et le domicile du propriétaire.

CHAPITRE III

Certificats de navigabilité et brevets d'aptitude.

ART. 11. — Dans la navigation internationale, tout aéronef devra, dans les conditions prévues à l'annexe B, être muni d'un certificat de navigabilité, délivré ou rendu exécutoire par l'Etat dont l'aéronef possède la nationalité.

ART. 12. — Le commandant, les pilotes, les mécaniciens et autres membres du personnel de conduite d'un aéronef doivent être pourvus de brevets d'aptitude et de licences délivrés dans les conditions prévues à l'annexe E, ou rendus exécutoires par l'Etat dont l'aéronef possède la nationalité.

ART. 13. — Le certificat de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou rendus exécutoires par l'Etat dont l'aéronef possède la nationalité, et établis conformément aux règles fixées par les annexes B et E et, dans la suite, par la Commission internationale de navigation aérienne, seront reconnus valables par les autres Etats.

Chaque Etat a le droit de ne pas reconnaître valables, pour la circulation dans les limites et au-dessus de son propre territoire, les brevets d'aptitude et licences conférés à l'un de ses ressortissants par un autre Etat contractant.

ART. 14. — Aucun appareil de télégraphie sans fil ne pourra être porté par un aéronef sans une licence spéciale délivrée par l'Etat dont l'aéronef possède la nationalité. Ces appareils ne pourront être employés que par des membres de l'équipage munis à cet effet d'une licence spéciale.

Tout aéronef affecté à un transport public et susceptible de recevoir au moins dix personnes devra être muni d'appareils de télégraphie sans fil (émission et réception), lorsque les modalités d'emploi de ces appareils auront été déterminées par la Commission internationale de navigation aérienne.

Cette Commission pourra ultérieurement étendre l'obligation du port d'appareils de télégraphie sans fil à toutes autres catégories d'aéronefs, dans les conditions et suivant les modalités qu'elle déterminera.

CHAPITRE IV

Admission à la navigation aérienne au-dessus d'un territoire étranger.

ART. 15. — Tout aéronef ressortissant à un Etat contractant a le droit de traverser l'atmosphère d'un autre Etat sans atterrir. Dans ce cas, il est tenu

de suivre l'itinéraire fixé par l'Etat survolé. Toutefois, pour des raisons de police générale, il sera obligé d'atterrir s'il en reçoit l'ordre au moyen des signaux prévus à l'annexe D.

Tout aéronef qui se rend d'un Etat dans un autre Etat doit, si le règlement de ce dernier l'exige, atterrir sur un des aérodromes fixés par lui. Notification de ces aérodromes sera donnée par les Etats contractants à la Commission internationale de navigation aérienne, qui transmettra cette notification à tous les Etats contractants.

L'établissement des voies internationales de navigation aérienne est subordonné à l'assentiment des Etats survolés.

ART. 16. — Chaque Etat contractant aura le droit d'édicter, au profit de ses aéronefs nationaux, des réserves et restrictions concernant le transport commercial de personnes et de marchandises entre deux points de son territoire.

Ces réserves et restrictions seront immédiatement publiées et communiquées à la Commission internationale de navigation aérienne qui les notifiera aux autres Etats contractants.

ART. 17. — Les aéronefs ressortissant à un Etat contractant ayant établi des réserves et restrictions conformément à l'article 16, pourront se voir opposer les mêmes réserves et restrictions dans tout autre Etat contractant, même si ce dernier Etat n'impose pas ces réserves et restrictions aux autres aéronefs étrangers.

ART. 18. — Tout aéronef passant ou transitant à travers l'atmosphère d'un Etat contractant, y compris les atterrissages et arrêts raisonnablement nécessaires, pourra être soustrait à la saisie pour contrefaçon d'un brevet, dessin ou modèle moyennant le dépôt d'un cautionnement dont le montant, à défaut d'accord amiable, sera fixé dans le plus bref délai possible par l'autorité compétente du lieu de la saisie.

CHAPITRE V

Règles à observer au départ, en cours de route et à l'atterrissage.

ART. 19. — Tout aéronef se livrant à la navigation internationale doit être muni de :

- a) Un certificat d'immatriculation, conformément à l'annexe A;
- b) Un certificat de navigabilité, conformément à l'annexe B;
- c) Les brevets et licences du commandant, des pilotes et des hommes d'équipage, conformément à l'annexe E;
- d) S'il transporte des passagers : la liste nominale de ceux-ci;
- e) S'il transporte des marchandises : les connaissements et le manifeste;
- f) Les livres de bord, conformément à l'annexe C;

g) S'il est muni d'appareils de télégraphie sans fil : la licence prévue à l'article 14.

ART. 20. — Les livres de bord seront conservés pendant deux ans à dater de la dernière inscription qui y aura été portée.

ART. 21. — Au départ et à l'atterrissage d'un aéronef, les autorités du pays auront, dans tous les cas, le droit de visiter l'aéronef et de vérifier tous les documents dont il doit être muni.

ART. 22. — Les aéronefs des Etats contractants auront droit, pour l'atterrissage, notamment en cas de détresse, aux mêmes mesures d'assistance que les aéronefs nationaux.

ART. 23. — Le sauvetage des appareils perdus en mer sera réglé, sauf conventions contraires, par les principes du droit maritime.

ART. 24. — Tout aérodrome d'un Etat contractant, s'il est ouvert, moyennant paiement de certains droits, à l'usage public des aéronefs nationaux, sera ouvert dans les mêmes conditions aux aéronefs ressortissant aux autres Etats contractants.

Pour chacun de ces aérodromes, il y aura un tarif unique d'atterrissage et de séjour, applicable indifféremment aux aéronefs nationaux et étrangers.

ART. 25. — Chacun des Etats contractants s'engage à prendre les mesures propres à assurer que tous aéronefs naviguant au-dessus de son territoire ainsi que tous aéronefs portant la marque de sa nationalité, et en quelque lieu qu'ils se trouvent, se conformeront aux règlements prévus à l'annexe D.

Chacun des Etats contractants s'engage à assurer la poursuite et les punitions des contrevenants.

CHAPITRE VI

Transports interdits.

ART. 26. — Le transport, par aéronef, des explosifs, armes et munitions de guerre est interdit dans la navigation internationale. Il ne sera permis à aucun aéronef étranger de transporter des articles de cette nature d'un point à un autre du territoire d'un même Etat contractant.

ART. 27. — Chaque Etat peut, en matière de navigation aérienne, interdire ou régler le transport ou l'usage d'appareils photographiques. Toute réglementation de ce genre devra être immédiatement notifiée à la Commission internationale de navigation aérienne, qui communiquera cette information aux autres Etats contractants.

ART. 28. — Pour des raisons d'ordre public, le transport des objets, autres que ceux mentionnés aux articles 26 et 27, pourra être soumis à des restrictions par tout Etat contractant. Cette réglementation devra être immédiatement notifiée à la Commission internationale de navigation aérienne, qui en donnera communication aux autres Etats contractants.

ART. 29. — Toutes les restrictions mentionnées à l'article 28 doivent s'appliquer indifféremment aux aéronefs nationaux et étrangers.

CHAPITRE VII

Aéronefs d'État.

ART. 30. — Seront considérés comme aéronefs d'Etat :

- a) Les aéronefs militaires ;
- b) Les aéronefs exclusivement affectés à un service d'Etat, tel que : postes, douanes, police.

Les autres aéronefs seront réputés aéronefs privés.

Tous les aéronefs d'Etat, autres que les aéronefs militaires, de douane ou de police, seront traités comme des aéronefs privés et soumis, de ce chef, à toutes les dispositions de la présente Convention.

ART. 31. — Tout aéronef commandé par un militaire commissionné à cet effet est considéré comme aéronef militaire.

ART. 32. — Aucun aéronef militaire d'un Etat contractant ne devra survoler le territoire d'un autre Etat contractant ni y atterrir, s'il n'en a reçu l'autorisation spéciale. Dans ce cas, l'aéronef militaire, à moins de stipulation contraire, jouira, en principe, des privilèges habituellement accordés aux bâtiments de guerre étrangers.

Un aéronef militaire forcé d'atterrir, ou requis ou sommé d'atterrir, n'acquerra, par ce fait, aucun des privilèges prévus à l'alinéa 1^{er}.

ART. 33. — Des arrangements particuliers, conclus séparément entre les Etats, détermineront dans quels cas les aéronefs de police et de douane pourront être autorisés à passer la frontière. En aucun cas ils ne bénéficieront des privilèges prévus à l'article 32.

CHAPITRE VIII

Commission internationale de navigation aérienne.

ART. 34. — Il sera institué, sous le nom de Commission internationale de navigation aérienne, une Commission internationale permanente placée sous l'autorité de la Société des Nations et composée de :

Deux représentants pour chacun des Etats suivants : Etats-Unis d'Amérique, France, Italie et Japon ;

Un représentant pour la Grande-Bretagne et un pour chacun des Dominions britanniques et pour l'Inde.

Un représentant pour chacun des autres Etats contractants.

Chaque État représenté à la Commission (la Grande-Bretagne avec ses Dominions et l'Inde comptant à cette fin pour un Etat) *aura chacun une voix.*

La Commission internationale de navigation aérienne déterminera les

règles de sa propre procédure et le lieu de son siège permanent, mais elle sera libre de se réunir en tels endroits qu'elle jugera convenables. Sa première réunion aura lieu à Paris. La convocation pour cette réunion sera faite par le Gouvernement français, aussitôt que la majorité des Etats signataires lui auront notifié leur ratification de la présente Convention.

Cette Commission aura les attributions suivantes :

- a) Recevoir les propositions de tout Etat contractant, ou lui en adresser, à l'effet de modifier ou d'amender les dispositions de la présente convention; notifier les changements adoptés;
- b) Exercer les fonctions qui lui sont dévolues par le présent article et par les articles 9, 13, 14, 15, 16, 27, 28, 36 et 37 de la présente Convention;
- c) Apporter tous amendements aux dispositions des annexes A à G;
- d) Centraliser et communiquer aux Etats contractants les informations de toute nature concernant la navigation aérienne internationale;
- e) Centraliser et communiquer aux Etats contractants tous les renseignements d'ordre *radiotélégraphique*, météorologique et médical, intéressant la navigation aérienne;
- f) Assurer la publication de cartes pour la navigation aérienne, conformément aux dispositions de l'annexe F;
- g) Donner des avis sur les questions que les Etats pourront soumettre à son examen.

Toute modification dans les dispositions de l'une quelconque des annexes pourra être apportée par la Commission internationale de navigation aérienne, lorsque ladite modification aura été approuvée par les trois quarts du total possible des voix *qui* pourraient être exprimées si tous les Etats étaient présents : *cette majorité doit, en outre, comprendre au moins trois des cinq Etats suivants : États-Unis d'Amérique, Empire britannique, France, Italie, Japon.* Cette modification aura plein effet dès qu'elle aura été notifiée, par la Commission internationale de navigation aérienne, à tous les Etats contractants.

Toute modification proposée aux articles de la présente Convention sera discutée par la Commission internationale de navigation aérienne, qu'elle émane de l'un des Etats contractants ou de la Commission elle-même. Aucune modification de cette nature ne pourra être proposée à l'acceptation des Etats contractants, si elle n'a été approuvée par les deux tiers au moins du total possible des voix.

Les modifications apportées aux articles de la Convention (exception faite des annexes) doivent, avant de porter effet, être expressément adoptées par les Etats contractants.

Les frais d'organisation et de fonctionnement de la Commission internationale de navigation aérienne seront supportés par les Etats contractants; *le total en sera réparti à raison de deux parts pour les États-Unis d'Amérique, l'Empire britannique, la France, l'Italie et le Japon et d'une part pour chacun des autres États.*

Les frais occasionnés par l'envoi de délégations techniques seront supportés par leurs Etats respectifs.

CHAPITRE IX

Dispositions finales.

ART. 35. — Les Hautes Parties Contractantes s'engagent, chacune en ce qui la concerne, à coopérer autant que possible aux mesures internationales relatives à :

a) La centralisation et la distribution des informations météorologiques, soit statistiques, soit courantes ou spéciales, conformément aux dispositions de l'annexe G ;

b) La publication de cartes aéronautiques unifiées, ainsi que l'établissement d'un système uniforme de repères aéronautiques, conformément aux dispositions de l'annexe F ;

c) L'usage de la radiotélégraphie dans la navigation aérienne, l'établissement des stations radiotélégraphiques nécessaires, ainsi que l'observation des règlements radiotélégraphiques internationaux.

ART. 36. — Des dispositions générales relatives aux douanes, en ce qui concerne la navigation aérienne internationale, font l'objet d'un accord particulier figurant comme annexe H à la présente Convention.

Rien, dans la présente Convention, ne pourra être interprété comme s'opposant à ce que les Etats contractants concluent, conformément aux principes établis par la Convention elle-même, des protocoles spéciaux d'Etat à Etat, relativement aux douanes, à la police, aux postes ou à tous autres objets d'intérêt commun concernant la navigation aérienne. Ces protocoles devront être immédiatement notifiés à la Commission internationale de navigation aérienne, qui en donnera communication aux autres Etats contractants.

ART. 37. — En cas de dissentiment entre deux ou plusieurs Etats relativement à l'interprétation de la présente Convention, le litige sera réglé par la Cour permanente de justice internationale qui sera établie par la Société des Nations et, jusqu'à l'organisation de cette Cour, par voie d'arbitrage.

Si les parties ne s'entendent pas directement sur le choix des arbitres, elles procéderont comme il suit :

Chacune des parties nommera un arbitre, et les arbitres se réuniront pour désigner le surarbitre. Si les arbitres ne peuvent se mettre d'accord, les parties désigneront chacune un Etat tiers et les Etats tiers ainsi désignés procéderont à la nomination du surarbitre, soit d'un commun accord, soit en proposant chacun un nom, puis en laissant au sort le soin de choisir entre eux.

Les dissentiments relatifs aux règlements techniques annexés à la présente Convention seront réglés par la Commission internationale de navigation aérienne, à la majorité des voix.

Au cas où le différend porterait sur la question de savoir si l'interprétation de la Convention elle-même, ou celle d'un des règlements, est engagée, il appartiendra au tribunal arbitral, prévu au § 1^{er} du présent article, de statuer souverainement.

ART. 38. — En cas de guerre, les stipulations de la présente Convention ne porteront pas atteinte à la liberté d'action des Etats contractants, soit comme belligérants, soit comme neutres.

ART. 39. — Les dispositions de la présente Convention sont complétées par les annexes A à H, qui, sous réserve de la disposition de l'article 34, alinéa c), ont la même valeur et entreront en vigueur en même temps que la Convention elle-même.

ART. 40. — Les Dominions britanniques et l'Inde seront considérés comme des Etats aux fins de la présente Convention.

Les territoires et les ressortissants des pays de protectorat ou des territoires administrés au nom de la Société des Nations seront, aux fins de la présente Convention, assimilés aux territoires et aux ressortissants de l'Etat protecteur ou mandataire.

ART. 41. — Les Etats qui n'ont pas pris part à la guerre de 1914-1919 seront admis à adhérer à la présente Convention.

Cette adhésion sera notifiée par la voie diplomatique au Gouvernement de la République française, et par celui-ci à tous les Etats signataires ou adhérents.

ART. 42. — Tout Etat ayant pris part à la guerre de 1914-1919 et n'étant pas signataire de la présente Convention ne pourra être admis à y adhérer que s'il est membre de la Société des Nations ou, jusqu'au 1^{er} janvier 1923, si son adhésion obtient le consentement des Puissances alliées et associées signataires du traité de paix conclu avec ledit Etat. Après le 1^{er} janvier 1923, cette adhésion pourra être admise, si elle est agréée par les trois quarts au moins des Etats signataires et adhérents votant dans les conditions prévues à l'article 34 de la présente Convention.

Les demandes d'adhésion seront adressées au Gouvernement de la République française qui les communiquera aux autres Puissances contractantes. A moins que l'Etat requérant soit admis de plein droit comme membre de la Société des Nations, le Gouvernement français recevra les suffrages desdites Puissances et leur fera connaître le résultat du vote.

ART. 43. — La présente Convention ne pourra être dénoncée avant le 1^{er} janvier 1922. En cas de dénonciation, celle-ci devra être notifiée au Gouvernement de la République française, qui en donnera communication aux autres parties contractantes. Elle n'aura d'effet qu'un an au moins après ladite notification et vaudra seulement au regard de la Puissance qui y aura procédé.

La présente Convention sera ratifiée.

Chaque Puissance adressera sa ratification au Gouvernement français, par les soins duquel il en sera donné avis aux autres Puissances signataires.

Les ratifications resteront déposées dans les archives du Gouvernement français.

La présente Convention entrera en vigueur, pour chaque Puissance signataire, vis-à-vis des autres Puissances ayant déjà ratifié, quarante jours après le dépôt de sa ratification.

Dès la mise en vigueur de la présente Convention, le Gouvernement français adressera une copie certifiée de celle-ci aux Puissances qui, en vertu des traités de paix, se sont engagées à appliquer des règles de navigation aérienne conformes à celles de ladite Convention.

Fait à Paris, le treize octobre mil neuf cent dix-neuf, en un seul exemplaire, qui restera déposé dans les archives du Gouvernement de la République française, et dont les copies authentiques seront remises aux Etats contractants. Ledit exemplaire, daté comme il est dit ci-dessus, pourra être signé jusqu'au douze avril mil neuf cent vingt inclusivement.

EN FOI DE QUOI, les plénipotentiaires ci-après, dont les pouvoirs ont été reconnus en bonne et due forme, ont signé la présente Convention, dont les textes français, anglais et italien auront la même valeur.

Annexe A

Marques à porter sur les aéronefs et indicatifs d'appel.

.....

Annexe B

Certificat de navigabilité.

.....

Annexe C

Livres de bord.

.....

Annexe D

**Règlement sur les feux et signaux.
Règles de la circulation aérienne.**

.....

Annexe E

**Conditions minima requises pour l'obtention
de brevets et licences
de pilotes ou de navigateurs.**

.....

Annexe F

Cartes internationales et repères aéronautiques.

.....

Annexe G

**Centralisation et distribution
des renseignements météorologiques.**

.....

Annexe H

Douanes.

DISPOSITIONS GÉNÉRALES.

1. Les aéronefs allant à l'étranger ne peuvent partir que des aérodromes spécialement désignés par l'Administration des douanes de chaque Etat contractant et dénommés « aérodromes douaniers ».

Ceux venant de l'étranger ne peuvent atterrir que sur les mêmes aérodromes.

2. Tout aéronef qui se rend d'un Etat dans un autre doit obligatoirement franchir la frontière entre certains points déterminés par les Etats contractants. Ces points sont indiqués sur les cartes aéronautiques.

3. Toute information utile concernant les aérodromes douaniers d'un Etat, y compris tout changement apporté à la liste, avec les changements correspondants nécessaires sur les cartes aéronautiques, les dates auxquelles ces changements deviennent valides et toutes autres informations concernant les aérodromes internationaux créés, seront notifiées par l'Etat intéressé à la Commission internationale de navigation aérienne qui communiquera ces informations à tous les Etats contractants. Les Etats contractants pourront se mettre d'accord pour établir des aérodromes internationaux réunissant les services douaniers de deux ou plusieurs Etats.

4. Lorsque, par suite d'un cas de force majeure dont il devra être justifié, l'aéronef franchira la frontière en un point autre que ceux désignés, il devra atterrir sur le plus prochain aérodrome douanier situé sur l'itinéraire de son voyage. S'il est obligé d'atterrir avant de parvenir à cet aérodrome, il préviendra les services de police ou de douane les plus voisins.

Il ne pourra repartir qu'avec l'autorisation de ces services qui, après vérification, viseront le carnet de route ainsi que le manifeste prévu au § 5 et désigneront au pilote l'aérodrome douanier où il devra obligatoirement aller effectuer les opérations de dédouanement.

5. Avant leur départ ou dès leur arrivée, suivant qu'ils vont à l'étranger ou qu'ils en viennent, les pilotes présentent aux autorités de l'aérodrome

leur carnet de route et, s'il y a lieu, le manifeste des marchandises et provisions de bord qu'ils transportent.

6. Le manifeste est conforme au modèle n° 1 ci-joint (1).

Les marchandises font obligatoirement l'objet de déclarations en détail, établies par les expéditeurs et conformes au modèle n° 2 ci-joint (1).

Tout Etat contractant a la faculté d'exiger l'inscription, soit sur le manifeste, soit dans la déclaration pour la douane, de telles indications supplémentaires qu'il juge nécessaires.

7. Avant le départ, s'il s'agit d'un aéronef transportant des marchandises, l'agent fiscal, au vu du manifeste et des déclarations, procède aux vérifications réglementaires et vise le carnet de route ainsi que le manifeste. Il appuie d'un cachet sa signature.

Il revêt de son sceau les marchandises ou les groupes de marchandises pour lesquels cette formalité est exigée.

A l'arrivée, l'agent fiscal constate l'intégrité des scellés, procède aux opérations du dédouanement, vise le carnet de route et conserve le manifeste.

S'il s'agit d'un aéronef ne transportant pas de marchandises, il est simplement soumis au visa de son carnet de route par les services de police et de douane.

Le combustible à bord ne sera pas passible de droit de douane, pourvu que la quantité ne dépasse pas celle nécessaire à l'accomplissement du voyage tel qu'il est défini sur le carnet de route.

8. Par exception aux règles générales, certaines catégories d'aéronefs, notamment les aéronefs postaux, ceux appartenant à des Compagnies de transports aériens régulièrement constituées et autorisées et ceux appartenant à des membres de sociétés de tourisme reconnues et ne se livrant ni au transport public des personnes, ni au transport des marchandises, pourront être dispensées d'atterrir à l'aérodrome douanier et autorisées à commencer où à finir leur voyage en certaines aéroplaces de l'intérieur désignées par les Administrations des douanes et de la police de chaque Etat et où les formalités douanières seront remplies.

Toutefois, ces aéronefs devront suivre la route normale aéronautique et se faire reconnaître, par des signaux convenus, à leur passage de la frontière.

Régime applicable aux appareils et aux marchandises.

9. Les aéronefs atterrissant en pays étrangers acquittent, en principe, les droits de douane, s'il en existe.

S'ils doivent être réexportés, ils bénéficient du régime de l'acquit-à-caution ou de la consignation des droits.

(1) Ces modèles ne sont pas reproduits ici. Les voir au *Bulletin officiel de la C. I. N. A.*

S'il se forme, entre deux ou plusieurs pays, une union des sociétés de tourisme, les aéronefs desdits pays jouiront du régime du « triptyque ».

10. Les marchandises arrivant par aéronefs sont considérées comme provenant du pays où le carnet de route et le manifeste ont été visés par l'agent fiscal.

Elles sont, en ce qui concerne leur origine et les divers régimes douaniers, soumises à des règles analogues à celles applicables aux marchandises importées par terre ou par mer.

11. Pour les marchandises exportées en décharge de compte d'admission temporaire ou d'entrepôt, ou passibles de taxes intérieures, les expéditeurs justifient du passage à l'étranger par la production d'un certificat des douanes de destination.

Transit aérien.

12. Lorsque, pour atteindre sa destination, un aéronef doit survoler un ou plusieurs des pays contractants, sous réserve du droit de souveraineté appartenant à chacun de ces pays, deux cas sont à distinguer :

1° Si l'aéronef ne dépose ni ne reprend des passagers ou des marchandises, il ne sera tenu que de suivre la route normale et de se faire reconnaître par signaux à son passage au-dessus des points désignés à cet effet;

2° Dans les autres cas, une escale obligatoire dans un aéroport douanier lui sera imposée, et le nom de cet aéroport sera inscrit sur le carnet de route, avant le départ. A l'escale, les autorités douanières examineront les papiers et le chargement et prendront, le cas échéant, les dispositions nécessaires pour assurer la réexportation de l'appareil et des marchandises, ou l'acquittement des droits.

Les dispositions de l'article 9, 2° alinéa, sont applicables aux marchandises qui doivent être réexportées.

Si l'aéronef dépose ou reprend des marchandises, l'agent fiscal le constate sur le manifeste dûment complété et appose, s'il y a lieu, de nouveaux scellés.

Dispositions diverses.

13. Tout aéronef en marche, en quelque lieu qu'il se trouve, doit se soumettre aux injonctions des postes et aéronefs de police ou de douane de l'Etat survolé.

14. Les agents des douanes et des contributions indirectes et, d'une façon générale, les représentants de l'autorité publique, ont libre accès dans tous les lieux de départ et d'atterrissage d'aéronefs; ils peuvent, en outre, visiter tout aéronef et son chargement, pour exercer leurs droits de surveillance.

15. Sauf pour les aéronefs postaux, tous déchargements et jets, sauf le lest, en cours de route pourront être interdits.

16. En plus des pénalités qui peuvent être édictées, par les lois du pays lésé, pour infraction aux dispositions qui précèdent, cette infraction sera notifiée à l'Etat dans lequel l'aéronef est immatriculé; cet Etat suspendra, soit pour une durée limitée, soit à titre définitif, la validité du certificat d'immatriculation de l'aéronef en faute.

17. Les dispositions de la présente annexe ne s'appliquent ni aux aéronefs militaires titulaires d'une autorisation spéciale (articles 30, 31 et 32 de la Convention), ni aux aéronefs de police et de douane (articles 30 et 33 de la Convention).

ANNEXE Y

PROTOCOLE

relatif à des amendements aux articles 3, 5, 7, 15, 34, 37, 41, 42 et aux clauses finales de la Convention portant réglementation de la navigation aérienne en date du 13 octobre 1919.

La Commission internationale de navigation aérienne a, au cours de sa seizième session réunie à Paris sous la présidence de M. Pierre-Etienne Flandin, assisté de M. Albert Roper, Secrétaire général, approuvé, dans sa séance du 15 juin 1929, conformément aux dispositions de l'article 34 de la Convention portant réglementation de la navigation aérienne, des modifications aux articles 3, 5, 7, 15, 34, 37, 41, 42 et aux clauses finales de ladite Convention qui seront rédigés comme suit, en français, en anglais et en italien :

ARTICLE 3.

Chaque Etat contractant a le droit d'interdire, pour raison d'ordre militaire ou dans l'intérêt de la sécurité publique, aux aéronefs ressortissant aux autres Etats contractants, sous les peines prévues par sa législation et sous réserve qu'il ne sera fait aucune distinction à cet égard entre ses aéronefs privés et ceux des autres Etats contractants, le survol de certaines zones de son territoire.

Chaque Etat contractant peut autoriser, à titre exceptionnel et dans l'intérêt de la sécurité publique, le survol desdites zones par ses aéronefs nationaux.

L'emplacement et l'étendue des zones interdites seront préalablement rendus publics et seront notifiés, ainsi que les autorisations exceptionnelles délivrées en vertu du paragraphe précédent, à tous les autres Etats contractants, ainsi qu'à la Commission internationale de navigation aérienne.

Chaque Etat contractant se réserve en outre le droit, en temps de paix,

dans des circonstances exceptionnelles, de restreindre ou d'interdire provisoirement, et avec effet immédiat, le survol de son territoire ou d'une partie de son territoire, à condition que cette restriction ou interdiction soit applicable, sans distinction de nationalité, aux aéronefs de tous les autres États.

Une telle décision sera rendue publique, notifiée à tous les États contractants et communiquée à la Commission internationale de navigation aérienne.

ARTICLE 5.

(à insérer comme dernier article du chapitre premier.)

Chaque Etat contractant a le droit de conclure des conventions particulières avec des États non contractants.

Les stipulations de *ces conventions particulières* ne devront pas porter atteinte aux droits des parties contractantes à la présente Convention.

Ces Conventions particulières, dans toute la mesure compatible avec leur objet, ne devront pas être en contradiction avec les principes généraux de la présente Convention.

Elles seront communiquées à la Commission internationale de navigation aérienne qui les notifiera aux autres Etats contractants.

ARTICLE 7.

L'immatriculation des aéronefs visés dans l'article précédent sera faite conformément aux lois et aux dispositions spéciales de chaque État contractant.

ARTICLE 15.

Tout aéronef ressortissant à un Etat contractant a le droit de traverser l'atmosphère d'un autre Etat sans atterrir. Dans ce cas, il est tenu de suivre l'itinéraire fixé par l'Etat survolé. Toutefois, pour des raisons de police générale, il sera obligé d'atterrir s'il en reçoit l'ordre au moyen des signaux prévus à l'annexe D.

Aucun aéronef d'un État contractant, susceptible d'être dirigé sans pilote, ne peut, sans autorisation spéciale, survoler sans pilote le territoire d'un autre État contractant.

Tout aéronef qui se rend d'un Etat dans un autre Etat doit, si le règlement de ce dernier l'exige, atterrir sur l'un des aérodromes fixés par lui. Notification de ces aérodromes sera donnée par les Etats contractants à la Commission internationale de navigation aérienne, qui transmettra cette notification à tous les Etats contractants.

Chaque État contractant pourra subordonner à son autorisation préalable l'établissement de voies internationales de navigation aérienne et la création et l'exploitation de lignes internationales régulières de navigation aérienne, avec ou sans escale, sur son territoire.

ARTICLE 34.

Il sera institué, sous le nom de Commission internationale de navigation aérienne, une commission internationale permanente placée sous l'autorité de la Société des Nations.

Chaque État contractant ne pourra avoir plus de deux représentants à la Commission.

Chaque Etat représenté à la Commission (la Grande-Bretagne avec ses Dominions et l'Inde comptant à cette fin pour un Etat) aura chacun une voix.

La Commission internationale de navigation aérienne déterminera les règles de sa propre procédure et le lieu de son siège permanent, mais elle sera libre de se réunir en tels endroits qu'elle jugera convenables.

Cette Commission aura les attributions suivantes :

- a) Recevoir les propositions de tout Etat contractant, ou lui en adresser, à l'effet de modifier ou d'amender les dispositions de la présente Convention; notifier les changements adoptés;
- b) Exercer les fonctions qui lui sont dévolues par le présent article et par les articles 9, 13, 14, 15, 16, 27, 28, 36 et 37 de la présente Convention;
- c) Apporter tous amendements aux dispositions des annexes A à G;
- d) Centraliser et communiquer aux Etats contractants les informations de toute nature concernant la navigation aérienne internationale;
- e) Centraliser et communiquer aux Etats contractants tous les renseignements d'ordre radiotélégraphique, météorologique et médical, intéressant la navigation aérienne;
- f) Assurer la publication de cartes pour la navigation aérienne, conformément aux dispositions de l'annexe F;
- g) Donner des avis sur les questions que les Etats pourront soumettre à son examen.

Toute modification dans les dispositions de l'une quelconque des annexes pourra être apportée par la Commission internationale de navigation aérienne, lorsque ladite modification aura été approuvée par les trois quarts *du total des voix des États représentés à la session et les deux tiers* du total possible des voix qui pourraient être exprimées si tous les Etats étaient *représentés*.

Cette modification aura plein effet *dès* qu'elle aura été notifiée, par la Commission internationale de navigation aérienne, à tous les Etats contractants.

Toute modification proposée aux articles de la présente Convention sera discutée par la Commission internationale de navigation aérienne, qu'elle émane de l'un des Etats contractants ou de la Commission elle-même. Aucune modification de cette nature ne pourra être proposée à l'acceptation des Etats contractants, si elle n'a été approuvée par les deux tiers au moins du total possible des voix.

Les modifications apportées aux articles de la Convention (exception faite des annexes) doivent, avant de porter effet, être expressément adoptées par les Etats contractants.

Les *dépenses* de la Commission internationale de navigation aérienne

seront supportées par les Etats contractants *dans la proportion fixée par ladite Commission.*

Les frais occasionnés par l'envoi de délégations techniques seront supportés par leurs Etats respectifs.

ARTICLE 37.

(premier alinéa.)

En cas de dissentiment entre deux ou plusieurs Etats relativement à l'interprétation de la présente Convention, le litige sera réglé par la Cour permanente de justice internationale. *Toutefois si l'un des Etats intéressés n'a pas accepté les protocoles concernant la Cour, le litige sera, sur sa demande, réglé par voie d'arbitrage.*

ARTICLE 41.

Tout Etat sera admis à adhérer à la présente Convention.

Cette adhésion sera notifiée par la voie diplomatique au Gouvernement de la République française et par celui-ci à tous les Etats signataires ou adhérents.

ARTICLE 42.

(supprimé.)

(CLAUSES FINALES).

EN FOI DE QUOI, les plénipotentiaires ci-après, dont les pouvoirs ont été reconnus en bonne et due forme, ont signé la présente Convention.

La présente Convention a été rédigée en français, en anglais et en italien.

En cas de divergences le texte français fera foi.

Les soussignés, dûment autorisés, déclarent accepter, au nom des Etats qu'ils représentent, les modifications ci-dessus, qui sont proposées à l'acceptation définitive des Etats contractants.

Le présent Protocole restera ouvert à la signature des Etats actuellement parties contractantes à la Convention ; il sera ratifié et les ratifications seront déposées aussitôt que possible au siège permanent de la Commission.

Il entrera en vigueur dès que les Etats actuellement parties contractantes à la Convention auront effectué le dépôt de leurs ratifications.

Les Etats qui deviendront parties contractantes à la Convention pourront adhérer au présent Protocole.

Une copie certifiée conforme du présent Protocole sera transmise par le Secrétaire général à tous les Etats contractants, ainsi qu'aux autres Etats signataires de la Convention portant réglementation de la navigation aérienne.

Fait à Paris, le quinze juin mil neuf cent vingt-neuf, en un seul exemplaire, qui sera déposé dans les archives de la Commission.

Pierre-Etienne FLANDIN,

Président de la seizième session de la C. I. N. A.

Albert ROPER,

Secrétaire général de la C. I. N. A.

ANNEXE Z

PROTOCOLE

relatif à des amendements aux articles 34 et 40 de la Convention portant réglementation de la navigation aérienne en date du 13 octobre 1919.

La Commission internationale de navigation aérienne, composée des représentants des Etats actuellement parties à la Convention, savoir : l'Australie, la Belgique, la Bulgarie, le Canada, le Chili, le Danemark, la France, la Grande-Bretagne et l'Irlande septentrionale, la Grèce, l'Inde, l'Etat libre d'Irlande, l'Italie, le Japon, la Nouvelle-Zélande, le Panama, les Pays-Bas, la Perse, la Pologne, le Portugal, la Roumanie, le Territoire de la Sarre, le Siam, la Suède, la Tchécoslovaquie, l'Union Sud-Africaine, l'Uruguay, la Yougoslavie, a, au cours de sa dix-septième session réunie à Paris sous la présidence de M. Alejandro Alvarez, Délégué du Chili, assisté de M. Albert Roper, Secrétaire général, approuvé, dans sa séance du 11 décembre 1929, conformément aux dispositions de l'article 34 de la Convention portant réglementation de la navigation aérienne, des modifications aux articles 34 et 40 de ladite Convention.

I. Le cinquième alinéa de l'article 34, correspondant au troisième alinéa de l'article 34 tel qu'il figure au Protocole du 15 juin 1929 relatif à des amendements aux articles 3, 5, 7, 15, 34, 37, 41, 42 et aux clauses finales de la Convention, sera rédigé comme suit, en français, en anglais et en italien :
Chaque Etat représenté à la Commission aura une voix.

II. Le premier alinéa de l'article 40 sera supprimé.

Les soussignés, dûment autorisés, déclarent accepter, au nom des Etats qu'ils représentent, les modifications ci-dessus, qui sont proposées à l'acceptation définitive des Etats contractants.

Le présent Protocole restera ouvert à la signature des Etats actuellement

parties contractantes à la Convention; il sera ratifié et les ratifications seront déposées aussitôt que possible au siège permanent de la Commission.

Il entrera en vigueur dès que les ratifications auront été déposées au nom de tous les Etats actuellement parties contractantes à la Convention.

Les Etats qui deviendront parties contractantes à la Convention pourront adhérer au présent Protocole.

Une copie certifiée conforme du présent Protocole sera transmise par le Secrétaire général à tous les Etats contractants, ainsi qu'aux autres Etats signataires de la Convention portant réglementation de la navigation aérienne.

Fait à Paris, le onze décembre mil neuf cent vingt-neuf, en un seul exemplaire, qui sera déposé dans les archives de la Commission.

Alejandro ALVAREZ,

Président de la dix-septième session de la C. I. N. A.

Albert ROPER,

Secrétaire général de la C. I. N. A.

IMPRIMERIE
CONTANT-LAGUERRE



BAR-LE-DUC